

一九一二年五月中セトールウスコエ村に乾酪製造工場を開設し、既にチユーステルなる名稱の下に英國に於て多大の需要ある特殊の乾酪を製造せしが、同品の販路が英國に向つて求められしこと勿論なり。英國より招致せる専門家指導の下に行へる其製造試験は、優秀なる成績を得しかば乾酪の販賣は聯合會に於て既に倫敦ランスデリキ商會を経て保障しあり。一九一三年に於ては約二千百布度を製産して之れを同地へ送附し又翌年よりは約百萬布度(金額七、八百萬留)の製産を爲す二十個の乾酪製造所を設立せし程にて、乾酪製造業は洋々たる前途を有す。蓋し斯業は、其の製品の價格牛酪に比して一層堅實なると、乾酪の製造夫れ自體が牛酪の製造を妨げざる等の關係に依りて、牛酪製造業と等しく否寧ろ更に一層有利なる事業なればなり。西伯利産乾酪の安物は、目下外國より多量の乾酪を輸入しつゝある歐露に多大の需要を得ること期して待つべし。又後貝加爾に於ては高加索産に似たる羊乳製乾酪の製造業發達すべく、乾酪を製造せし後に生ずる乳精は、分解機を以て之を牛酪と乳とに分離せしめし後の酪漿に比して、犢牛の爲に遙に好飼料なり。而して尙酪漿を精製することによつて各種の小製作品に用ひらるゝ酪素を得べし。

如上の事情に鑑み、西部西伯利の諸曠原、亞爾泰山麓及其河谷等に於ける乳産牛畜の生産力并に地方牧草の改良等は、縦し前世紀末の十年間に比して稍其速度劣ることありとも、終始一貫して之を發達せしめざるべからず、西伯利に於ける牛酪製造業の今後に於ける發達の爲には、自然生草地を擴張し得る地方に於て之を行ふ外、牧草の播種を行ひ、尙目下年齢若く且つ殆ど八ヶ月間の飼育に依りて平均年額六十布度以内の牛乳を産するに過ぎざる乳牛の産乳量を向上せしむる事必要なり。従つて其乳に脂肪多く且つ多乳質なる乳牛を専ら地方産のものより選擇する事必要なり。如何となれば輸入牛を西伯利の氣候に慣らす爲には非常なる困難あればなり。西伯利の農産物は概して豊饒なる收穫を與ふるに依り、之を乳牛の飼料に用ひなば其産乳量は當然増加せざるべからず。

事業の性質上西伯利に於ける牛酪の製造業は、之を純資本家の企業に變更し難し。是れ企業的大規模の經營法を可とする底の多數の牧場及家畜數を個々の人員に於て處理する事は到底不可能なればなり。之を要するに牛酪製造業の發達は、組合組織牛酪製造業の發達及之に對する廣汎なる産業組合制度の適用に依れりとするよりも、寧ろ多數の個人的事業の活動の結果に依れりと云はざるべから

す。

今猶牛酪製造業は農民の牧畜業を疲弊せしむるを以て、必ずしも彼等の爲に利益ならずとの意見あり。即ち農民の手に返還せられ更に彼等に依りて犢牛の飼料に用ひらるゝ乳漿は、營養分に乏しき上不潔なる什器に納めらるゝ爲に酸敗し易く、併も多數の牛乳を混合せるもの、中には病牛の乳をも混入する事ありて、往々犢牛に對する病毒傳染の直接原因となり、多數の犢牛之が爲に下痢を起して斃死することあり、農民は其の牧場及飼料の程度をも顧みずして家畜の頭數を増加するを以て家畜は營養不良に陥りて衰弱憔悴し、農民子弟の營養は不良となれるが、是れ蓋し彼等は牛酪製造工場に交附さるゝ量より一層少量の牛乳を與へらるゝ爲なりと。西伯利牛酪製造業發達の初期に於ては、新事業の收入に眩惑せる牛酪製造地方の農民が文字其儘に自己の牛乳全部を製造工場へ交附し、且つ事情の如何を問はず出來得る限り多數の家畜を養殖せんと欲せしを以て、多數の地方に於て上述の現象認められたり。然れども經驗の結果如上の行動の有害なる事は此等の農民にも判明し、時日の経過と共に凡て西伯利の農民も其乳産家畜及牛乳に對し恰もヤロスラームスク農民の如く注意深く且つ實際的の態度を執るに至

り、今や一般に牛酪製産工場に對する牛乳の供給は全農民に依りて行はれず、唯充分なる頭數の牛を飼養する者のみ之を行ひ、一頭を有する者は其牛乳の三分の一、二頭を有する者は三分の二、四頭乃至五頭を有する農民は九割迄を交附し居れり。一家内に飼養する乳牛の頭數多きに從ひて供給する乳量多量なるも、飼養數少き農民は頭數を増加するよりも寧ろ多乳質の乳牛を飼養する事を欲し居れり。子弟に與へらるゝ牛乳の量も亦諸般の徵證に依れば減少する事なく、又農民が乳量を増加せん爲に單に多乳質の乳牛數を増加するに止らず、更に其手入及飼料の改善に依りても之を達成せんと希望し居るを認む。牛酪製造地方に於て乳牛を飼養せざる農家の數は益々減少しつつあり。之を要するに西伯利農民を經濟的に向上せしむべき牛酪製造業發展の利益的方面は、其損害を償ふて餘あり。加之時日の経過に伴れて損害的方面は殆ど全く消失するに至らん。

## 第六章 商業

### 第一節 西伯利商業の沿革

#### 一、掠奪的商業時代

西伯利に於ける殖民は、掠奪的或は武力的遠征に依りて成れるが故に、經濟に關する根柢的基礎も、征服的性質を帶び、従つて商業も殖民の性質を繼承して今日に至れり。武裝的占領、軍事的掠奪の新領土には、商業資本急速の勢を以て流入することを常とし、而かも資本が屢々軍事的行動より更に著しき速力を以て前進することあるは、史上その例に乏しからず。斯の如き新領土に對する商業資本の流入は、一時其地方の經濟界を攪亂し、地方從來の商業に對し甚だしき打撃を與ふると雖ども、而も斯は其地方の開發を促進する力を有するものにして、其資本が漸次此の地方に固定するに至れば、曩きの擾亂は次第に鎮靜し、急激なる經濟的變動は次第に緩漫となり、昔時の創痕は漸次恢復し、地方住民の福利を増進せしむるに至る。

西伯利開發の歴史も亦この例に漏れず、而してその主要原因をなすものが、露國の誤れる殖民政策にあるは云ふを俟たず。露國は始め此地方を開拓せんが爲め、先づ罪人其他惡質人物をのみ選みて此地方に移住せしめたるが如き、實に此の地方の開發を阻害せしこと尠少にあらず。即ち之れ等移住民は、窃盜掠奪を事とし、土民を剿滅するを以て業とし、強盜は即ち商業、商業は即ち西伯利の天然的財寶を掠奪するを意味したり。

抑も往時に於ける西伯利の商業は、露人が土人の從順質朴なるに乘じ、不正手段を以て彼等を欺き、彼等の辛苦して得たる所の種々の天産物を横領する等、殆んど商業にあらずして、劫掠に等しきものあり。

此事實は、當時露國の對西伯利政策の馴致せる所にして、當時政府は西伯利を目するに武力的獲物たる新らしき財源地なりとなし、地方の土人より種々の天産物例へば、黑貂、狐狸、河獺、栗蠟、其他の毛皮を徵集し、或る土族の如きは病者、或は不具者の有無に關せず、全住民より毎年一人に付、黑貂の毛皮十一枚宛の徵集せられたる者あり。此の如き貢物徵集は實に殘忍なる強取或は掠奪なりとせざるべからず。之が爲めには土人は不獵の年に逢へば、先きに買占めに従事せる惡疎なる露國商人より非常なる高價を以て毛皮を買戻さざるを得ざるなり。此の政策は、貪婪なる露國商人の侵入と相待つて、土人をして遂に彼等の天惠的唯一の樂境より退去せざるべからざるに至らしめたり。

西伯利に來れる露人は、自己の力能を以て西伯利の天産物を獲得する能はざるが故に、勢ひ土人と物々交換を開始せざるを得ずして、茲に一種の西伯利的商業を形成するに至れり。露人が土人を御する唯一の資本は酒にして、商人、僧侶、官吏の

論なく皆酒を以て土人と毛皮の交換に従事し、價五留の一ウエドロ（我六升五合餘）の火酒は、當時此地方に於て四十留の價にて賣買せられたりと云ふ。此時代に於ける露人と土民間の商業は、露人が土民の無智矇昧なるに乗じ、詐欺、瞞着、掠奪等有らゆる悪手段に依て行はれたり。例へば一壘一留五十哥の香水が百五十留の割合を以て土人の毛皮と交換せられたるが如き、當時此地方に於ける商業の實況なり。

## 二、經濟的束縛時代

此の掠奪的商業の開拓と殆んど時を同うして、西伯利住民の有せざる商品を提供するの途開かれたり。吾人は今、此時代に於ける西伯利の貿易状態を攻究せんとす。

西伯利に於ける最初の移民は、官民の論なく物資上に多大の缺乏を感じたるが、該地占領後先づ第一に輸入せられたる重なる商品は穀物、次は火藥、鉛其他にして、露國の住民が随意に之等の必需品を購求し得可き官營の商店先づ開設せられ、次で土人に必需品を供給するの目的より成れる土人の棲息地方に官營的商估創始せられたり。然れども該對土人的商業は政府が普通商人をして、官營の商店より

商品を齎らしめ地方に入込ましめたるものなるを以て、該商業は甚だしき不正手段に依り行はれたり。即ち商店を支配する官吏が商人と結托して或は擅に物價を高め或は政府の名義を以て私的商業を營み、例へば穀物の如きは土人が之を食して病を得、遂に死滅するに至れるが如き、下等品を甚だ高價に賣付て私腹を肥すことを努めしと云ふ。露國に合併せられたる最初の時代に於ける西伯利の商業は如何はしき軍人、行政官、僧侶、商人等に依り行はれたる煽惑的の事業なりしなり。

西伯利の北部及び東北部に於ける僻遠地方の商業は尙依然として其原始時代の地方的性質を保有すと稱せらる。その大要を見るに西伯利の露國商人は自らオスチャイグ、サモエーヅイ北部、ヤクト、ツウグスキ、チユークチ、等異種族民の諸部落に商品を持ち廻り、且つ彼等が此等の商品を最も必要とする時期即ち晩秋の交に之を残し置きて其代價を貸附け、之に對しては冬の央に至りて彼等より柔毛皮を受領するものとす。北部異種族民は露國商人に對し到底皆濟し難き程度に其債務を負へり。南部の異種族民たるブリヤート及びキルギス族も亦等しく、専ら其商品たる牛畜、綿羊及馬匹等を蒙古及キルギズ商品と交易す。ヤクト族たる商人は沿海異種族民の棲息する半鬱林地方へ進入し、同地方に於て經濟

的束縛主義を以て其業務を營み居れり。之れによつて西伯利開發史の初期に於ける商業の如何なるものなりしかは想像するに難からざるべきなり。

### 三、獨占貿易時代

西伯利に於ける此暗黒時代に次で、歐露の移住民により土着的文明の確立するに至りし時代に於ては、諸種の貨物漸く其需要多きを致すに至れり。始め之等住民は其需要物を主として支那地方より仰ぎしかど、露國政府は忽ちにして之れ等の輸入的商業を封鎖し本國をして専ら西伯利に於ける諸物資の供給者たらしめ、又西伯利に諸種の製造業を開發せしむるの政策を執りしが、這は大體に於て失敗に終れり。之を要するに、西伯利の住民は、近時に至る迄専ら歐露の物資を需要し、歐露の製造家は、其最も粗惡なる賣殘品を西伯利向として供給しつゝ、ありしなり。而して之れ等の商品は西伯利に於て食料品其他日用品は三割五分乃至五割の利益を以て賣却せられ、織物其他の製造品は其利益尙ほ之より多く或物品の如きは地方によりて十三割乃至五十割の暴利を以て賣却せらるゝものさへありし程なりと云ふ。

當時西伯利の商業は専ら信用と獨占とに根柢し、距離の遠大と交通の困難とは、

歐露製造業者と直接の取引を行ふ者の範圍を極度に制限して、西伯利産原料即ち殆ど専ら柔毛皮類の買収及び輸出は悉く之を其掌裡に收め居れり。前述の理由により、西伯利に於ける商業資本の運轉は甚だ緩漫にして、商業も亦唯信用取引に依りてのみ行はれ、併も長期の取引なりき。西伯利商人は凡て掛買を以て商品を仕入れ、製造業者は自ら充分に熟知せる者に對してのみ貸賣したるに依り、之が爲に比較的大規模の西伯利商人の範圍を限定し、延いて其商業に獨占的性質を賦與するに至り、西伯利に於ける大商人も自然其地方に於て等しく其商品を貸賣し、遂に獨占的商社は輸入商品に於けるが如く、地方産の柔毛皮に對しても獨占的價格を制定するに至れり。事情斯の如きを以て、製造業者の受くる収益も甚だ多く、不拂の場合に於ける貸金の危険を保障し、且つ極めて緩慢なる資本の回收の報酬として、屢々店晒となりたる舊き商品に對しても甚だ高價なる値段を附せり。西伯利の輸入貿易と輸出貿易との間には最も密接なる關係有り。蓋し西伯利住民の購買力は殆ど専ら地方産原料と關聯し、原料は常に極めて低廉なる評價に依りて買取らるゝにも拘らず、輸入製造品は仲介者によつて甚だ高價の價格を附せられ、更に西伯利市場に於ける製造品の價格が騰貴せるは、獨占業たる西伯利商人の定

むる製産者對消費者間の仲介料の高率なる爲にもよれり。歐露より輸入する製造品との關係に於て西伯利は、主要なる西伯利産原料品即ち柔毛皮の製産者たる異種族民が地方商人に對する夫と同一の關係に在りたり。即ち此の商品を以て凡ての輸出が輸入製造品の價格を補填し得ざる結果當時西伯利の主要なる毛皮市場たりし恰も現在に於けるが如くイルビーツク定期市に對して西伯利の毛皮商は露國製造業者に比して遙に少額の毛皮を供給するに過ぎざるの矛盾を呈せり。

#### 四、西伯利鐵道開通以後

上述する所によりて、從來西伯利の商業が、當該地域の地理的一般狀況と最も重要なる關係を有し、次に其住民の種族的組織、文化の程度等と關係すること大なりしを察し得べきが、西伯利鐵道幹線の敷設せらるゝや、そは其沿線地域内のみならず、其域外遠く距りたる地方に於ける商業の形式にさへ、次の如き深甚なる變化を生せしめたり。即ち(一)歐露に於ける製造者と直接の交渉をし得るに至りし結果、最小の規模を以てすら獨立的に取引する商事企業の出現を見るに至り、従つて獨占的仲介業の殆ど全滅せし事、(二)從來各縣に存在し且つ其内の若干は數縣に跨り

て有名なりし規模大なる商會の繁盛を加へし事にして、現存するフトロウ、チュエーリン及クンスト、アリベルス商會等は依然として往時に於ける大商會の遺物として存せり、(三)新にして且つ比較的小規模の貨物集散中心地の出現せし事にして、之を往時に見れば、主として縣市を以て之に充て、郡市中にては唯一のチューメン市のありたるに過ぎざりき。(四)大定期市の取引減少せしも、西伯利に於ける住民地間の距離遠大なる爲定期市の主要なる事由消滅せざるを以て、小定期市の數を増加せり、(五)仲次運送業、代辦店及商品倉庫等出現し、特に西部西伯利エニセイスク、イルクーツク兩縣の農業地方に於て甚し。

然れども該鐵道の敷設は何等西伯利商業の實質に觸るゝ所あらざりき。主なる西伯利貿易の實質は、今猶輸入製造工業製品と地方の收穫的産業の輸出物資との交易たるに過ぎず。鐵道による主要なる貿易は輸入及輸出の方法に依りて行はるゝも、地方貨物の移動は甚だ鮮し。是れ一に地方工業の存せざる事と、極めて緩慢なる地方工業資金の發達とに由來す。鐵道は唯販賣市場を擴張して地方産原料品の輸出を増加促進し、且つ地方市場の購買力増大の結果製造品の輸入を増加せしに過ぎず。抑々未開地方に於ける生産力を大に開發せんとするには、商業

及び工業的資本の密接なる關係に之を俟たざる可からざるを以て、一方に於ては原料を輸出し他方に於ては製造品を輸入する如き、斯かる相互關係は、從來西伯利に取りて有利とす可からざりしも、是は前述の地理及び歴史的原因の結果免れ難き至當の順序なり。然れども西伯利に特に豊富なる原料品に對する世界市場の需要倍々増加し、且つ其價格の益々騰貴しつゝあることは、尠くとも西伯利のために不利ならざる常規的貿易を創始せずんばあらざるべし。

### 第二節 輸出及輸入

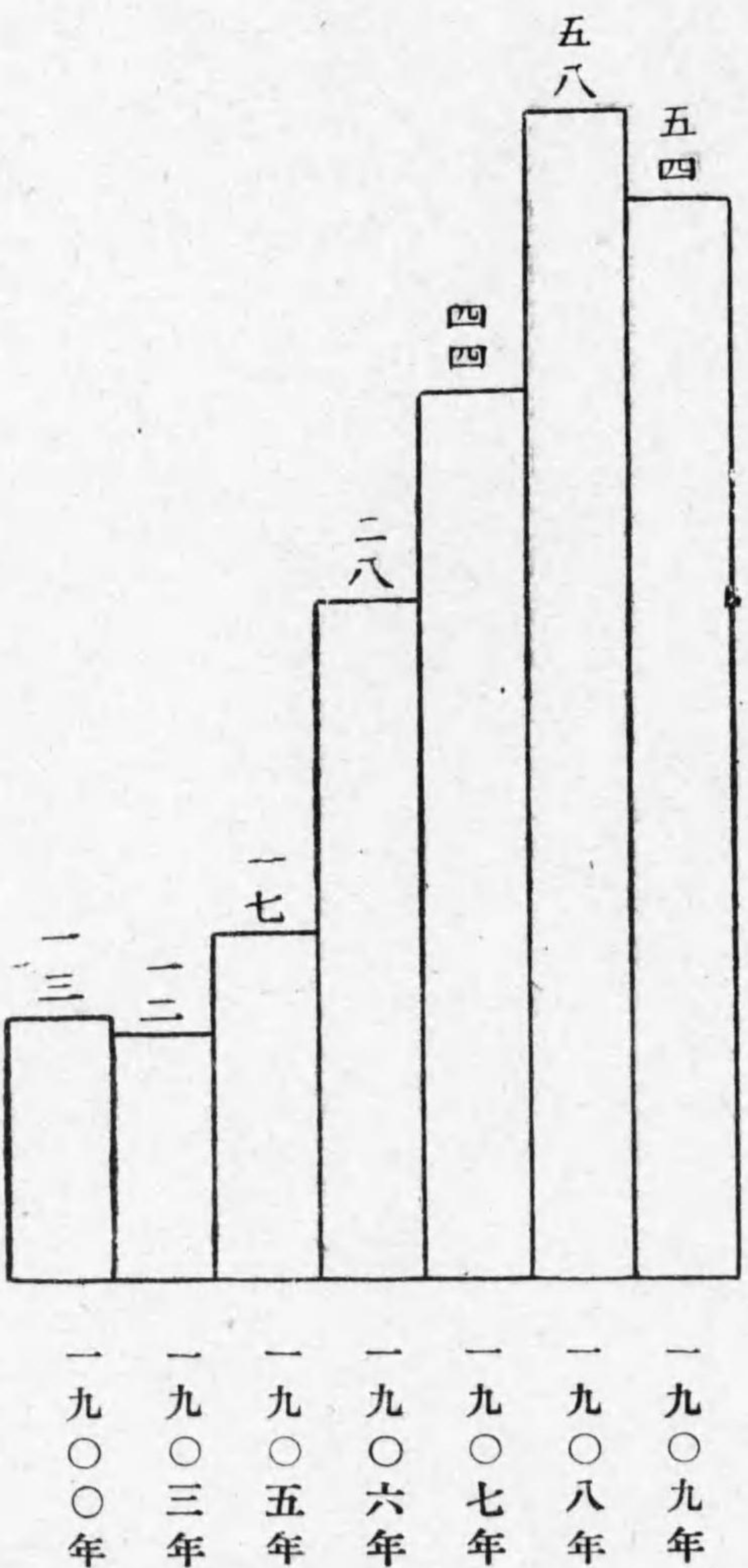
#### 甲 輸出

##### 一、穀產物

西伯利に於ける輸出的商業が最近十數年間に於ける該地方の一般的經濟の發展に影響せる一事は、吾人の閑却する能はざるものなり。西伯利が主として西伯利毛皮を輸出せる時代は既に過去の夢となれり。又一時西伯利に於ける事業の首位を占めたりし採金業も自己の位置を農牧業に譲り、西伯利より輸出する西伯の價額は毎年採掘せらるゝ砂金の産額を超過するに至れり。此の如き變遷は之

れ人口稠密なる歐露地方の住民が西伯利に殖民すること愈々多きを致せるに由るものにして、日を逐ふて農耕地は擴大せられ、農産物の産出は増大し、穀物は西伯利に於ける原料品の首位を占め、從てその輸出額も歳と共に増進しつゝあること、左記圖表によりて瞭かなり。

鐵道に依る穀物の輸出(單位百萬布度)



而して一九〇九年以後は更にこの趨勢を高めつゝあり、目下西伯利の穀物の輸出額は既に一億萬布度に達せるが、其輸出額増加するに拘らず、今日に至る迄未だ其産出穀物について商品の價格並びに事業情態の兩方面よりする資本的研究の行れざるため、西伯利の穀物商業の秩序毫も整はず。即ち第一に小製産業者たる農民が各自随意に小買出人及小投機業者と取引をなして非組織的に且つ何等の連絡なく行動し、従つて無論其當然なるべき収入の一部を喪失しつゝあり。之に次では穀産地域相互の距離懸絶して交通極めて不便なるため、各地に於ける穀價は極めて不堅實且つ不統一(價格の差違は時に十割に達する事あり)にして西伯利の穀物商業は遺算甚だ大なるを見る。西伯利に中央穀物市場の缺如せる事も亦不作等の天災なき場合に於てすら、穀價を不堅實且つ動搖せしむるに與つて力あり。又外部市場との距離懸絶せる事は西伯利産穀物商業の發達を阻止する重大なる原因たり。何となれば最も低廉なる鐵道運賃を以てするも一に距離の關係に依りて高額に達せざるを得ざる穀物の鐵道輸送費は、唯地方に於ける穀價の極めて低廉なる稀有の大農作の場合にのみ穀商に利益を得せしむるに過ぎざればなり。

輸出穀物商業の主要地點は西伯利鐵道幹線の沿道殊に最も多く穀産地域を貫流する河川支流とも同鐵道の交叉する地點にして、チユーメン、オムスク、ノーウオニコライエフスク、バルナウル、クラスノヤルスク等是れなり。但し此他に於ても西部西伯利が、グルガン、マクシーノ、ミーシキノ、カインスク、ダタールスク等其隣接地方より穀物を吸収する多數の第二級穀物輸出地を有する事勿論なり。又亞爾泰地域に於ける輸出地點は、専らカーメン、ウスチ、チャルキシスカヤ、ペールスコエ、シルウチーハ等のオビ河上流沿岸地方又はオビ河の附近(スモレンスコエ)に所在す。エニセイスク縣に於てはミヌーシンスク最も有力なる穀物輸出地にして、トボーリスク縣にては、アクモリンスク、セミバラチンスク兩州(後者に於けるは地方の小麥輸出地點はセミバラチンスク、パウロダール兩地なり)と共に、其農産物は専ら穀物(小麥)として輸出せられ、併も其穀産物はノーウオニコライエフスク以東に於けるもののみを東部西伯利へ輸出するトムスク縣に於けるが如く専ら西方へのみ輸出せらる。

二、畜産物

西伯利に於て、穀産物に次ぐ重要輸出品は畜産物なり。由來西伯利の如き農業



を主とする地方の商業が其農作の如何に關係を有すること大なるかは怪しむに足らざる所にして、此關係を顯著に語るものは、西伯利の農民が凶作に際してその家畜を賣却するを例とすることは是れなり。一八九八年に於て西伯利鐵道に依りて西伯利より輸出せし牛肉は總計百七十七萬一千六百四十七布度にして、翌年には二百四十八萬二千五百七十六布度、又一九〇一年には二百八十二萬二千六百十八布度に上れるが一九〇二年には百八十五萬四千四百八十五布度、一九〇三年には百五十四萬八千四百二十一布度に減少せり。

而して爰に注意すべきは、一九〇一年に於て西伯利の肉の供給が著しく多きを致せる事にして、是れ即ち二十世紀の劈頭に於て西伯利の凶作なりしと北清事變のため西伯利の住民動員せられたりしとのために外ならず。然れども又牧畜業を主業とする曠野地方、トボリスク縣南部の曠野諸郡家畜に豊富なる亞爾泰地方等は、年の豊凶に關せず常に之が輸出を努め、西方に對する畜産物輸出の重要地域たり。而して左記の表は西伯利畜産物輸出額の發達が如何に迅速なるかを説明して餘りあるべし。

一九〇〇年

一九〇六年

一九〇九年

豚	一六九、七三三(布度)	三九一、六九九(布度)	五四四、六三九(布度)
皮	二五一、三五八		四九六、三九二
豚	二二一、七九九		五三九、八八四
屠殺したる野禽及家禽	二一、〇〇〇		一〇五、〇〇〇

西伯利に於ける肉産物の輸出は鐵道の敷設によりて誘致せられしものなれば其主要地點が専ら鐵道幹線に沿へるクルガン、ペトロパウロフスク、オムスク、ノイウオニコライエフスク等に所在するは怪しむに足らざるべし。肉は多く西方に輸出せられ莫斯科及彼得堡等を主要なる仕向け地とす。同地産獸毛は東露の羅紗製造所へ、又油脂専らトボリスク縣の南部より産するは莫斯科及カザンに於けるクレストーウニコフ、ステーアリン工場并にウファア附近のウラーノフ製脂所ノへ送附せらる。而して西伯利より輸出する油脂の四分の三はクルガン及パツロパーウロフスクに於て産するものにして、本事業は肉用として屠殺する家畜の増加に伴れて益々發展するの傾向を示しつゝあり。嘗て十一萬千五百五十八布度を算せし鶏卵の輸出は一九一一年に於て二十四萬七千八百三十九布度に増加せり。

## 三、毛皮その他

柔毛皮獸獵獲地域は無論其輸出地域と一致するものなるが、目下西伯利産柔毛皮は單りイルビーツ及ニージネノヴゴロードのみならず又直接外國(ライプチツヒ等へ送附せらる。蓋し是れ直接獵夫より柔毛皮を買集むる爲、外國毛皮商の出張員等が西伯利に入り込み來れるが爲なり。一九〇〇年に於て二百四十七萬五千六百九十七布度に達せし石炭の輸出は一九〇九年に至りて五百三十六萬五千八百三十三布度に達せり。但し是は西伯利に於ける精製工業の發達が、鐵道及汽船用石炭の需要増加に比して爾く大ならざる事を説明するものなり。銅の輸出も亦増加せり。

## 四、沿海州の輸出狀況

西伯利の他の部分より分離し且遠距離に在る沿海州が、其商業關係に於て截然たる地方的特色を有するは當然なり。沿海州は専ら輸入(同州に於ける全商品の十分の九は同地産にあらず)を努め、輸出の極めて鮮き地域なり。若し夫れ同地より輸出する金、木材及魚類之れとても全部にて恐らく五千萬留に達せざらんを願みざらんか、貿易總額一億七千五百萬留を算する沿海州は、其輸入商品を購入すべ

き商取引をなすに當りて、主として歐露よりの輸入に係る金錢を使用しつゝあるものと言はざるべからず。同州輸出品中巨擘たる木材は主として浦潮斯德を經て支那及日本へ輸出せられつゝあり。又同州の輸入する商品は或は海路浦潮斯德及ニコライエフスクを經由し、或は陸路東清鐵道等に依て烏蘇里地方へ向けらるゝか、然らずんば後貝加爾鐵道ナルキムスク驛よりストレチエンスクに達し、同所よりシルカ、黒龍兩河に依て各地に運搬せらる(主として黒龍州に宛つるもの)。沿海州に於ける小數の大商會は、今尙獨占的權威を保有し、又市邑及村落に於ける小規模の商業は依然支那商人の手によりて専ら行はれつゝあり。勘察加及チエクーチ半島には自由港制度行はれ居るに關はらず、一極東商會(チューリン商會)獨り優秀の地位を占め來れるが、今や日米の商人等にして同地に商店を開設すべく計畫し居るもの少からず。そのみならず、英國人は極めて最近に至りて西部西伯利産原料品の輸出に注目し、之が爲に單り既に多數の輸出事務所を西伯利に新設せしのみならず、更に牛酪、肉及他の食料品を英國市場に販賣する件に關して沿烏拉爾牛酪製造業組合と直接の交渉をなすべき西伯利英組合をも組織せり。該シンヂケートの會員は、西部西伯利地域に冷蔵庫并に豚の屠殺及燻乾を行ふ工

場を設置するために、現在資金五萬磅(約五十萬留)を有する會社を西伯利に設置する義務あり。但し該企業に對する出資の責任は前掲の商業シンヂケート之を負ふものとす。沿海聯合會は自ら金錢の醸出を爲さず、單に前記シンヂケートが當該商品の販賣を行はざる場合を除く外、自己組合員の産する農産物は同シンヂケート以外何人にも之を販賣せざる事を約するに過ぎず。シンヂケートは産物の供給を十分ならしむるため、契約によりて、左記の如き最小限度の輸出用産物をシンヂケートの倉庫又は工場渡にて同シンヂケートに供給するの義務を沿海州牛酪製造業組合聯合會に負はしめ居れり。(一)牛酪はシンヂケートの業務開始の年に於て良質のもの五千樽、第二年以降は同質のもの一萬五千樽宛(二)野禽及家禽は初年五十萬羽、第二年以降は百萬羽宛(三)鶏卵は初年には二百萬個以下、毎年三百萬個宛(四)豚(鹽豚)は初年二萬五千頭分、翌年以降十萬頭分宛。聯合會より供給する産物にして上述の數量以上のものについてはシンヂケートは其財力、冷蔵庫の容量及燻乾工場製産力の許す限り之を販賣せざるべからざるの規約あり。然れどもまた聯合會の供給數量は如何なる場合に於ても前記最小限度を下ることを許さず。地方の産業組合其他の公共團體は製産消費兩市場の間に介在する小仲次人を

除外し、延いて不可避的製産力を擴張する點に於て製産利益の増大に資すべきものとして、前記の契約を容認し居れり。

事實上此のシンヂケートは仲介に依り利益を得る目的を以て西伯利製産業者及英國消費者間に介在する機關にして、西伯利牛酪製造業組合聯合會の任務は、此の仲介者の出現に依りて解除せられたる譯にて、大に歡ぶべきに似たれども又一方より之を見れば、西伯利産原料品の輸出が種々なるシンヂケートの形式を以て外國獨占業者の助力を招く事は大に警戒を要する事なり。

#### 五、外人によれる輸出の弊

西伯利の輸出業者が外國人の手に營まらるゝがため、西伯利住民が如何なる損失を招きつゝあるかは、甚だ閑過すべからざる問題なれば、之について左に少しく述べることゝせん。西伯利の未製品例へば、牛酪の如き輸出業は、方今極めて廣き外國資本家の手に依りて、極めて手廣く經營せられつゝありて、其整然たる組織は已に西伯利の全生産地に強固なる地盤を形成するに至れり。然れども該組織たるや専ら利己心より打算せられたるものにして、毫も生産者の利益を計ることなきをのみならず、反て之を毀損するに至れるものさへあり、余は今其一例を左に舉

げん。

事は久しからざる以前に屬す、西伯利發行の新聞はオムスク市に於ける牛酪買收の規則に關し記載せることありたりしが、該規則によれば、牛酪を賣却する者は、購買人即ち輸出業者より、樽に要するクヨウブカ(樽の荷造に用ゆる框の一種)及荷造に要する蓆を求めざる可からざりき。購買者の牛酪を買入るゝ模様を見るに、牛酪を容れたる樽を秤る際には一フント(我百匁餘)に足らざるものは、之れを切り下ぐるに關らず、賣り戻すべき空樽を秤る際には譬へ一フントに満たざるも之れを一フントに計算する耳ならず、漏泄を見計ふて必ず一樽に付き一フントを控除する故に、牛酪賣却者は、結局一樽に付き、二フント(此價最少限額六十哥)の損失を招きつゝあるものと云ふ可し。加之に輸出業者より買受けざる可からざるクヨウブカ、蓆等は、之れを他に求むるに比し頗る高價なるを以て賣却人は一樽に付、二十哥乃至三十哥の損失を蒙りつゝあり。之れを要するに此の如き勝手極める買上方耳にても、購買者を利すること僅少にあらざる可し。又購買者たる外國人はクリヨウブカ、蓆の外、又ペンキ、鹽、砂糖、茶、器具、製油に要する一切の機械其の他を販賣しつゝあるが、之等輸出業者の利益は結局西伯利生産者の損失を表示するものな

りと云はざるべからず。

### 乙 輸 入

#### 一、輸入の概況

西伯利に對する輸入品は(一九〇九年度統計資料によれば)農具、砂糖、果實、鹽、雜貨、鋳力、鐵、銑鐵及其製品等にして、上記諸品中若干物資の輸入の増加は左表に依りて瞭なり。

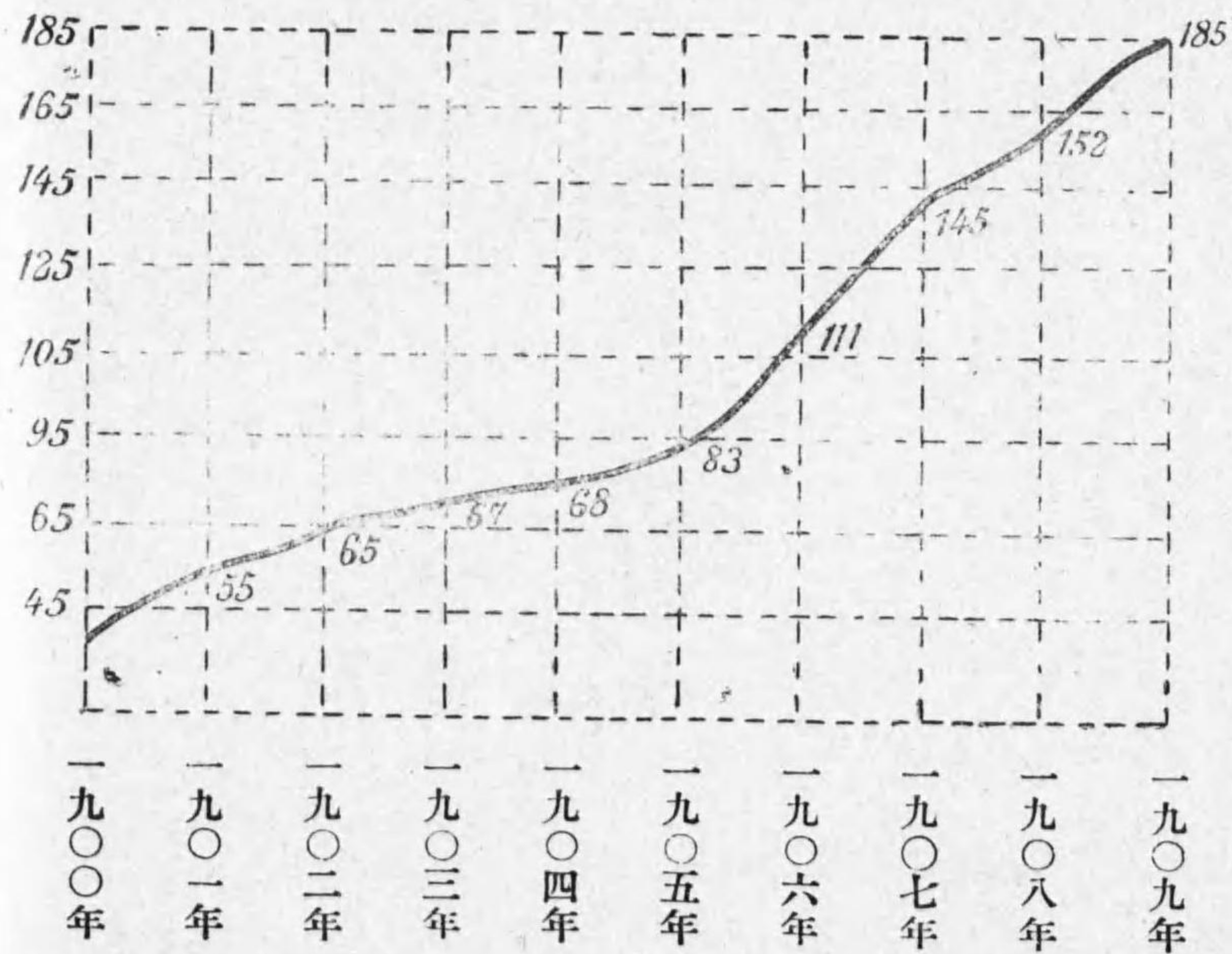
	一九〇〇年	一九〇九年
農 具	二、二五〇、四四三	四、六五六、八九九(布度)
砂 糖	九三八、六〇六	二、四一二、六二三
鹽	二八八、五四五	一、二八八、六一三
雜 貨	五五〇、四六七	一、一〇五、四九二

自一九〇〇年至一九〇九年鐵道に依る西伯利の貿易は、次頁の圖表に依り明瞭なり。

此の圖表に依り西伯利の貿易が前記十年間に於て四倍以上に増加せし事は明瞭なり。然れども其一九〇九年至一九〇九年に於ける激増は、山地區域の鐵道改築の爲建設材

料を輸送せしめて一時的事  
情に因ることも大なるを知  
らざるべからず(單に木材の  
輸送額のみにも一九〇〇  
年には三十一萬千三百十布  
度なりしが一九〇九年に至  
りては八百五萬千三百十二  
布度に達せり)。地方輸送の  
絶對的增加を致せる品目は  
粘土、土、石材の如き建築用材  
料なりしが、石炭、薪材及魚類  
等に於ても其増加を見たり。  
鐵道に依りて輸送する穀物  
の數量は、此の期間に三倍半  
方増加して、實に全貨物の七

西伯利ノ貿易(單位百萬布度) 自一九〇一年至一九〇九年鐵道依ル



割を占むるに至れり。此の期間に輸送せし西伯利産貨物の仕向け先は専ら露國  
市場なりしが、それ以外に於ては外國に宛てたるものにしてリバウ及ノイボ  
ールトに送附せられしものなきにしもあらず。西伯利内の鐵道に用ふる建築用  
の木材多くがベルムスク縣及サマラ、ズラトウストフ地域より輸送せられたるは、  
是れ西伯利諸森林より鐵道線路へ供給するは河流を溯航せざるべからざる爲其  
價格甚だ高價なるを以てなり。

### 二、農具

西伯利に於ける輸入品の第一位を占むる農具について一言せざるべからず。  
西伯利の商業が低廉なる未製品を以て高價なる製造品の交換せられつゝあるも  
のなることは既に吾人の論述せる所なり。西伯利より産出する商品が種々の源  
因事情に依り、著しく其價額を減少しつゝありて、西伯利の根本的利益を阻害しつ  
ゝあるに反し、此地方に輸入せらるゝ商品は其商業的組織完備し、頗る優勢の位置  
を占め居れり。低廉なる穀物を輸入する代償として、高價なる農具を輸入しつゝ  
あるが如きは、その顯著なる一例なり。

西伯利に於ける農具の販賣は其秩序整然たるものありて、多くの地方に販賣所

を設け官營及私營の二種あり、一九〇六年に官營販賣所に於て賣却せられたる金額は總計二百十二萬四千五百八十五留にして、卸賣的利益二割七分、純利益一割二分餘を占めたり。私營的販賣の牛耳を執れるは、米國のインターナショナル、ハルウエステル會社にして、マータ、クロミカ、オスボルカ、チャンピオン、ミリオカ、ブラノの商店之れが直接的經營に當れり。

### 三、代辨者來集の功過

農具のみならず、西伯利に於ける一般製造品の販賣業は、最近ワルシャワ、ロツド地方の製造所の代辨者來集すること甚だ多きを致せる等、著しく新現象を呈するに至れり。西部西伯利に於ては、久しき以前より既に此種商人の入り込めるを見たりと雖も、東部西伯利地方に之を見ること頗る多きに至るは最近のことに屬す。代辨者は専ら都會に限られたれども、現今の諸村邑地方に迄活動を開始するに至れるを見る。彼等の輸入する商品は其地方のものより比較的良好にして低廉なるを以て地方の住民を益すること少からざる耳ならず、彼等が直接村落地方に於ける住民と商業的關係を結び付くるに至れるの點に於て、獨り自己の商品を需要者に供給するに止まらず、西伯利の未製品の購求者となるに至れるを以て、西伯利

商業の状態も漸次其の面目を一新するの狀あるに至れり。

## 第三節 定期市(ヤルマルカ)

### 一、西伯利鐵道開通以前の定期市

吾人は西伯利商業の組織狀態を了解せしめんが爲に、先づ其輸出入の狀況を記述する所ありしが、之を要するに西伯利に於ける未製品の輸出は其購買力を創造すべき重大なる意義を有するものにして、之によつて資金の充溢を期せざる可からざる筈なれど、却て是れ西伯利が久しくその資金的富力を増進し得ざりし所以ならずんばあらず。即ち西伯利住民は自己の未製品を極めて安價に賣却し、自己の必要とする製造品は之を極めて高價に購ふが故に、此關係より見て、西伯利は製造業者のために征服せられつゝあるものと云ふ可し。而して西伯利に於て高價なる製造品を鬻ぐ商人は、同時に安價の未製品を購求して莫大なる利益を占めつゝあり。最もよく此間の消息を傳ふるものは、古來西伯利の各地に存する大小の定期市ヤルマルカなり。

定期市は今尙西伯利商業の一大特色たるを失はずと雖も、往時は西伯利に於て原料品と製造品とを交易する唯一の機關たりき。嘗て有名なる新聞記者ヤトリ

ンツイフ氏あり、西伯利に於ける定期市を論じて曰く、「西伯利に於ける原料品の産額は以て彼が需要品の價格を補ふに足らず。西伯利は常に歐露に對し、年々七割五分の負債を帯びつゝあり。現に一八七五年イルビーツク定期市に於ける貿易額は四千三百萬留なりしが、就中製造品は三千萬留を占め、又一九〇五年には二千七百二十萬八千四百留の取引額中輸入品(購買せられたるもの)は二千五十一萬五千留にして、賣却せる未製品は六百五十一萬三千四百留なり。されば西伯利に於ける定期市の状態は近時に至る迄何等の變化をも來さざるなり。夫れ西伯利鐵道の開通は此の如き不平均を漸次調和するに至るを疑はずと雖も、西伯利商業の大部が、今尙ほ上述の定期市ヤルマルカの外、該地に於ける商業家と製造業者との直接的關係に依りて行はれつゝあるは注意すべきことなり」と。

ヤトリンツイフ氏も云へる如く、西伯利鐵道開通以後、定期市が次第にその面目を變ずることゝなりしが、それを語る前に、西伯利商業の弊害が遺憾なく定期市に曝露せられ居ることを述ぶるの要あるを信ず。西伯利第一大定期市として有名なイルビーツク定期市に於ける一九〇五年の貿易に於て、吾人は西伯利が一度安價に賣却したる商品を更に高價を以て購求しつゝありてふ奇怪なる事實を示さ

れたり。即ち同年該市場に歐露より輸入せられたるものは、織物及び綿布製の製作品之が第一位を占め、其價額一千二百萬留、即ち全輸入品の五割五分にして、次は毛織物類(百五十萬留)皮製の諸器具(八十萬留)、刀物類、銃器、エナメル(六十萬留)、藥品、木油、リストン、藍其他(五十五萬留)、男女用の衣服其他(五十萬留)、亞麻布、麻布(五十萬留)、絹布(五十萬留)、陶器、硝子器、硝子鏡其他(四十五萬留)、化粧品、醫療器其他(四十萬留)、ゴム製上靴其他(四十萬留)、裘衣、毛皮其他(四十萬留)、果物其他、食料品(三十萬留)、銅、銅板、湯沸器、鐘其他(二十二萬留)、葡萄酒、火酒、麥酒其他(二十萬留)、白紙、手帖、包紙其他(二十萬留)、金銀細工物(二十萬留)、ミシン、農具、其他器具(十八萬留)、赤色其他の木綿製の絲類(十八萬留)、木製の器物、馬車、都市用機、車輪、机等其他(十四萬留)、蠟燭類(十三萬留)、香料品(十一萬留)、埃太利及露西亞の毛髮(十一萬留)、砂糖(十萬留)、寶石、珊瑚其他(十萬留)、時計、樂器(十一萬留)、縫用細絲(五萬留)、聖像(四萬留)、士官用金製の編物(四萬留)、靴、盆類(三萬六千留)、石油及び重油(三萬五千留)、砥石、挽臼、大理石の石碑(三萬五千留)、露西亞の獸毛及其製作品(二萬五千留)、壁紙(二萬五千留)、燐寸(二萬留)、玩具(一萬二千留)、書籍、印形、背囊(一萬留)、忽布(七千留)、白墨、石膏類(五千留)等にして、此統計表は西伯利に於ける定期市の性質及び彼等は如何なるものを要求しつゝあるか、又購買力の如何を説明して餘りある

べし。尙ほ以上列記せる商品以外に七萬留に上ぼる、サマルカント、プハラ、タシケント諸地方産絹布の輸入せられたるものあり。然るに西伯利側の該市場に供給せる物産は、主として未製品にして、就中首位を占むるは毛皮類四百五十三萬八千四百留、次は穀物、グローバー(皮を去りたる穀物)、鹽肉類、鳥(四十三萬留)、牛馬の皮(三十五萬留)、剛毛猪類の背部にある(二十三萬留)、山羊及び綿羊皮(十七萬留)、生魚、鹹魚及び魚卵(十三萬留)、馬の毛及び鬃(十一萬留)、蠟(十萬留)、蜂蜜類(八萬留)、小麥粉(六萬留)、麻絲及び亞麻絲(六萬留)、牛の油(五萬留)、種々の油類(四萬留)、手製の織物(三萬留)、麻及亞麻の種子(二萬五千留)、鷲ペン及び柔毛(二萬五千留)、植物性の油(二萬留)、樹の實(二萬留)、脂製の蠟燭(六千留)、魚脂(五千留)、魚膠(四千留)等とす。

西伯利鐵道開通以前にありてはイルビーツク定期市の外に、尙ほ此の如き大規模なる定期市の諸所に存在する耳ならず、小規模の定期市の幾多の地方に開催せらるゝものあり。例へばトムスク縣の各地方に開かれし定期市には其賣買價額六十七萬留乃至二十一萬七千留を上下するものある一方に十一萬留乃至一二千留に足らざるが如きものあるが如き是れなり。之れ等定期市の特性は吾人がイルビーツク定期市に於て研究せるが如き物品交易にして、一方には西伯利産の未製

品を賣却し、他方には製造品を購求するものなるも、製造品は至る所の定期市に於て輸入せらるゝと雖も、輸物物は其開催せらるゝ地方の自然的狀態に關聯して其趣きを異にし、或地方は主として亞麻、麻布或は牧畜業より産出する物産を出す所あり、物貨は之が所有者直接に市場に持來ること多けれども、間々仲買商の手を経て賣却せられたり。

## 二、西伯利鐵道開通以後の定期市

西伯利鐵道開通と共に輸出商會及び買出人は、定期市以外に於て原料品製産者と直接取引し、且つ之を個々に區分して外部市場へ送附するを常とし、中級の商人すら猶且つ製造品を仕入るゝに、定期市を待たず、直接製造業者よりして之を購入する有様なれば、到る所大規模の定期市が其取引の程度を縮少さるゝに至れるは止むを得ざる所なり。例を擧げて之を説明せんに、大商店は自己の支店或は代理店に至る所に設け直接生産者の手より牛酪、牛脂の類を購求し、定期市的機關に依らざるを以て、近時西伯利の定期市には之等の物産全く其跡を絶つに至りしが如き其他の需要供給共に定期開市場を経ずして直接取引によることゝなりしたため、卸的賣買の性質を帯びたる大定期市が漸次其規模を縮少するに至りしは止むを



得ざる所にして尙斯くの如き變化は今や獨り大商人のみならず中流の商人間にも行はれしを見る一例を擧ぐれば、往時支那に輸出せんが爲めに定期市場に來りて種々の製造品を購求するを常とせしが今は全く其跡を此處に絶つに至りしが如きは是れなり。オムスク市に於ける卸商店の開設も亦著しく定期市的商業の範圍を蠶食し、オムスク市附近の住民は皆市街に來りて必要品を購求するに至れり。其他化粧品を商ふ莫斯科の商人は收入相償はざるに至りしを以て近時は全く定期市に來るものなし。之れを要するに定期市は獨り製造品輸入の減少するに至れる耳ならず西伯利の未製品も亦之に運ばれざる以前既に其地方に於て賣却せられ中央市場に輸出せらるゝもの愈々多きを致すに至れり。

西伯利鐵道の開通は大規模の定期市をして其規模を縮小せしむるに至れると同時に小規模の定期市をして僻陬の諸村邑に出現せしむるに至れり。是れ其地僻遠に位し、市邑の商賈より十分の満足を得へらるゝに由なきにも關らず、その人口と市場の収容力と共に今や著しく増大せるがため、其地の住民が自ら進んで定期市を開き、有無相通するの途を講ずるに至れるものにして甚だ自然の數なり。大定期市の次第に衰退して、小規模の定期市の數多くなりしと相關聯して、往時此

地方に跋扈せる專賣的大商人は漸次其地盤を多くの小資本家に譲りて、ニージネー、イヴ、オゴロド、イルビーツクの如き有名なる大定期市に集注し、小資本を有する商人は、西伯利各地方に於ける小規模の定期市を經營するに至れり。即ち小定期市の勃興が大定期市を減少せしめつゝある勢は、恰も大商店が獨立せる中級及び小規模の商業資本の仲介事業に對して壓迫を加へつゝあるそれと趣き等しと云ふべし。

僻遠の村邑の外小資本及び獨立せる小商業のためにも亦相當の定期市を生ずるに至れるが、トボリスク縣は目下此種の定期市二百六十個以上を有し、内最も有力なるはチュイメン定期市及びイシムに於けるニコリスク定期市(畜産業産物)なり(兩定期市の取引は約九百五十萬留に達す)。北方オブドルスク定期市に於ける取引品は魚類及柔毛皮(スルグーツスク定期市の如く)にして、トムスク縣内に於ける定期市としては、スズンスカヤ、クルチイスクヤ、ベールスルスクヤ(バルナーウリスク郡)、スモレンスカヤ、ビイスク郡諸定期市及びズメイノゴルスク、カインスク并にブリユハノーフ村(クズネーツク郡)に於けるものを擧げざるべからず。セミパラチンスク州に於ける二十九個の定期市中規模最も大なるは曠原に於けるボ

トウスク定期市クイヤンヂンスカヤ(家畜及家畜産物にして取引高二百萬留に達す)アクモリンスク州に於ては馬匹、綿羊及家畜産物を取引する曠原地のアクモリンスク、アトバサール兩地及ペトロバウロフスク郡に於ける(タンチクリースク)三個の夏期定期市及哥薩克族が家畜皮革、毛氈等と交換して各種の製品をキルギス族に販賣する十二個の冬期定期市等を著名なるものとす。エニセイスク縣の定期市(二十八個)は唯アチンスク、ミヌーシンスク并に同郡内に於けるもの(十四個)のみ比較的有力なり。イルクーツク縣及後貝加爾州に於ける定期市(六個)は其取引微々として振はず。唯ウエルフネウーヂンスクに於ける二定期市のみ稍著し。ヤクーツク州に於ては唯ヤクーツク定期市及びウスチ、クータよりヤクーツクに至る間をバウズカ(小舟)を以て航行し沿岸住民に冬期用商品を供給するもの、みを擧ぐべく、沿海州は何等注目に値する定期市を有せず。勘察加州に於ては、往時の所謂アニューイスク城塞に所在し、目下バンテレイフに移轉せしチユクーツク定期市を擧ぐるの外なからんか。而して同地に於ける取引は主としてチユクチ族との交易にして、同族より任意的買物として毛皮貢を受け、之に對して地方爲政者は答禮物を與ふるを常とせり。

### 三、商業中心地の變遷

西伯利鐵道は上述の點以外に於ても尙ほ西伯利の商業的組織に影響を及ぼすに至れり。即ち往時西伯利の定期市的商業の清算は該地方の大都會に於て行はれ定期市は歐羅巴露西亞の中央工業地と西伯利との間に於ける商業の仲介者として專賣的に物資を都邑に供給し、西伯利の都會的商業は、該定期市の第二の仲介者として西伯利の各地方に物資を供給せるを以て、都會は之れ等地方的小賣業に對し大卸賣業の代表者たる位置に立てり。即ち鐵道開通以前に於ける西伯利の大商業の中心點はトムスク市たりしを以て、トムスク市の商業は、歐露と西伯利とに於ける物資配布の仲介者となれりと雖も、鐵道の開通と同時に該物資配布の中心は終に其意義を消滅するに至れり。然れども此中心的意義は空しく消滅せしにあらざり、唯單に西伯利の各都邑に分割せらるゝに至れるものなり。吾人の茲に注意せざる可らざるものは、鐵道の開通は西伯利商業の組織を變更するに至れりと雖も、其實質其の要義を破壊するに至りしにあらざるの一事なりとす。西伯利は現時も尙ほ從來の如く未製品を賣却して既成品を購求し、商業も亦舊に依り、人口稀薄なる地方に於て行はるゝが故に、商貨の配布も亦從來の商道と並び行はれ

ざる可らざるなり。鐵道の開通は、西伯利と歐羅巴を連結せる從來の商業的道路を短縮し、鐵道沿線には物資配布の中繼所たる可き新なる商業的中心地創設せられ、舊來の商業的中心と激烈なる競争を惹起するに至り、前者は後者に比し其根柢完からずして未だ全く之を壓迫するに至らざれども、左の統計表は之等の商業開發の真相を語るに足る者なきにあらず。即ち一九〇二年トムスク縣に於ける商店の十割中閉店せるもの一割二分、新たに開店せるもの二割三分、翌年には十割中閉店せるもの九分、開店せるもの一割なり。トムスク市に於ては毎年大商店の閉店するもの頻出すと雖も其代りに小商店開設せられつゝあり。一八九二年より一九〇〇年に至る間に商店の増加せること二十割、而して縣の各地方に營業開始せるもの三十五割にして、就中バルナツリースク郡に於ては五十四割に上れり。又一八九九年より一九〇一年に至る三年間トムスク縣に、二百二十一個の定期市場の新設を見たり。以上の數字は西伯利に於て、大商業地の敗類し、大商業家の衰運に傾き、商業上の自由的解放時代に向へるを證明するものならずんばあらず。又斯は西伯利に流通する商業資本の膨脹を意味するが、其膨脹たるや商業的中心點の數多きを致せる地理的關係と中、小的商人の數の多きを致せるが如き經濟的

關係とに基因するものなることを知らざるべからず。

#### 第四節 對支貿易

##### 一、對蒙貿易

西伯利は南方に於て延長數千露里に亘りて支那の滿蒙地方と接壤するを以て支那との商取引が往時に於て夙に開始されたるは當然なり。然り西伯利の對支貿易(蒙古經由)は既に十七世紀より行はれ、當時支那へは主として西伯利産毛皮類を送附し、又同國よりは主として絹製品并に茶を輸入せり。然れども十七世紀及寧ろ十八世紀に於ても該貿易の衝に當りしは西伯利商人にあらずして莫斯科旅客の代表者なりき。蓋し十七世紀に於ては西伯利商人と云ふべきもの未だ存在せざりしなり。十八世紀に至りて政府は支那に對する隊商を自ら組織總數大隊なりしが彼得三世時代に之を廢止せりし貿易の相手としては専ら支那人を目的とし、蒙古人は其目的とする所にあらずしが、現在に於ては之と反對にして、其目的は寧ろ蒙古人にありて支那人にあらず。蒙古人亦對露貿易に深甚の興味を感じつゝあるが如し。

##### 二、露蒙の貿易路

西伯利の蒙古に對する貿易は延長殆ど極りなき境界線に於ける數個の道路を経て行はれ支那に通ずる(西伯利域内に於て)最西端の道路は、(一)イルツイシユ河に沿ひてザイサン湖に達し、更に同湖を経て上部(黒)イルツイシユ河に沿ひアルカベク河の同河に會流する地點に達す(税關所在地はアルカベク及カトン、カラガイ)るものにして、又他の道路は、稍西方に僻在し、(二)ウスチカメノゴールスクよりブフタルマ河の上流へ向ひ、同地よりウチク高原に達する駄馬の通ずる細徑を辿り、更に同地より東行して支那國境に於けるウランダバ峠に達するものなり。露國商人は此等の通路を経て恰克圖に白小羊皮を運搬し、同地に於て之をキルギス族の用ふる支那磚茶と交換し、更に之をケレーフ及ウリヤンハイ族の棲息する地方に搬送して、黒小羊皮馬及家畜皮革等の原料品と交換し、然る後之を携へてウスチカメノゴールスク及セミバラチンスクに歸還す。而して此の貿易は常時行はるゝにあらず、即ち支那領域内に黒死病發生するか又は單に其風評あるかの事由に依りて屢々國境の閉鎖さる事に依りて異動あり。又最近に至りては隣接せる支那諸州に於ける動亂も亦甚しく此貿易を害せり。

ピーイスク郡は亞爾泰の大村落を起點とし、オングダイ村に達するチューヤ大

道と連絡す。該大道は(三)オングダイ村より更にチューヤ河谷に沿ひてチューイスカヤ曠原の小村コシアガチに達し、更に同所より支那領域内の恰克圖及烏里雅蘇臺に通ず。ピーイスクよりコシアガチ迄は車行路有れども、それ以外に於ては商品は駄馬に積載して運搬せらる(烏里雅蘇臺よりオングダイ迄千七百露里)。チューヤ大道は蒙古西北部の廣大なる地域と西伯利市場を連絡し、且つ露蒙貿易を蒙古産原料品を輸する世界市場と聯絡せしむる點に於て、該貿易上に大なる價值を有す。即ちピーイスクはオビ河に於て汽船の航行し得る終點に位置するを以て、チューヤ大道は汽船の仲介に依りて西伯利鐵道の幹線と連絡す(ノウオニコライエフスク)。ピーイスクより露蒙國境に至る道路の延長は五百十二露里に達するを以て、此の道路に依る商品の運送は甚だしく不廉なり。エニセイスク縣の南部ミヌーシンスク郡は、(四)ウシンスク及ウリヤンハイスク地方を経て蒙古と交通し、冬期に在りてはエニセイ河の氷上を車行し夏期に於ては同河を舟行す(但し下向のみ)。蓋し水流急なるエニセイ河を溯航して商品を輸送するは高價なるに依り無益の業なり。故に夏期に於ては交通はセダナを經由する駄馬の通ずる四個の細徑に依りて行はれ、内主要なるは(五)ウシンスク細徑にして、オア河エニセイ河(の支流)畔

グリゴリエフカ村よりウシンスク邑附近のウス河に達し(百八十露里)同所よりは車行路通ず。而して他の細徑中二者は家畜の驅逐に使用せらる。ウリヤンハイスキー地方はサーヤンスク、タンヌオラ兩山嶺間に車行路を有す。尙ウシンスク地方ウリヤンハイと蒙古との間に貿易の行はる、主要路は(六)ウシンスコエ村よりウユクブルクに至り、次にエレゲスト河谷に沿ひてタンヌオルハマルダバレに達し更に曠原を経て烏里雅蘇臺に達する道路(六百里)にして、此の通路は石塊を破碎し又は大礮を水門的地峽に依りて迂回する等エニセイ河上流(ミヌーシンスク郡内オズナーチエンノエ村以上)に於ける若干の施設を要す。若し夫れ一度エニセイ河及カザチンスキー礁の浚渫成り、且つエニセイ河口の航行自由なるに至らんか、直通の水路に依りて蒙古内地奥く商品を入力し、更に同地より地方産原料品を輸出する事易々たるべし。

西伯利の對蒙貿易はイルクーツク縣及び後貝加爾州より同地へ通ずる道路に依りても亦發達せり。イルクーツク縣は(七)コソズリ湖畔のツウンキンスカヤ谷に於ける家畜驅逐用の大道に依りハンギンスキー哨所を経て交通し、後貝加爾州は後貝加爾鐵道に接觸せる庫倫—恰克圖—ウエルフネウーヂンスクを通ずる道路

に依りて之を行ひ、ウエルフネウーヂンスクより庫倫に至る迄は自動車の交通を開始し居れり。黑龍沿道(専ら黑龍州)は後貝加爾及滿州の仲介に依りて蒙古と貿易(生畜を主とす)を行へり。

### 三 蒙古市場の經濟的價值

蒙古の利源は一九一二年同地牛畜の八割を斃したる劇烈なる流行獸疫の結果著しく縮少し、又支那官吏及蒙古諸王公の苛斂誅求の結果一般に疲弊甚しきものあり、更に又蒙古にも尠からざる影響を及ぼしたる支那革命の勃發せしに拘らず、人口二百萬を有する其の北半部は、凡て露國に對して經濟的に執着しつゝあり。一部の意見に依れば蒙古に於ける曠原的牧畜業は氣候的條件の變化(夏期は乾燥の爲に牧草の不作頻發し、冬期には寒氣特に酷烈なり)の爲に漸次凋落するの傾あるが如きも、今尙ほ年々二百萬布度以上の羊毛と多數の生牛、皮革及び一般に畜産物を供給しつゝあり。反面に於て貧困となれるにせよ、蒙古人は依然衣服用綿布〔上衣用としてのダーリヤンパ下着用たるツィヤムバ羅紗、ブリース(木綿及毛の交織)〕什器(鐵鍋、銅製茶瓶)、物品保管用櫃、皮製履物、磚茶、燐寸等を必要とし、此等の物資を合して年額三千萬留以上を購入し、又同地より境外へ輸出する原料品は五千萬

留を下らざるを以て其貿易總額は約八千萬留に達し、内露國との取引は合計五百五十萬留に達す。蒙古の地勢を見るに西伯利鐵道の幹線は、其國境より遠からざる地を通過し、西伯利よりの多數の水路は黒イルツイシユ、オビ、エニセイ、セレンガ等諸河)ゴビの大沙漠に依りて支那本土より分離さるゝ蒙古に達する等自ら露國の經濟的勢力範圍たらざるべからざるに關らず、露國商人は今日に至る迄蒙古市場を獨占する能はず、支那商人は英、米、兩國産の安價なる綿製品を連りに蒙古に輸入するのみならず、同地に於ける磚茶の商業をも其掌中に之を運らしつゝあり。後貝加爾及び其他蒙古に隣接する諸縣の西伯利事業家は皮革及び獸毛の類を蒙古より輸入して羅紗、靴及乘馬用皮革製附屬品を製成し、更に之を蒙古に向つて輸出する外、又西伯利内地に豊富なる鐵及銅を利用しては、優美なる加工を要求せず、唯價格の低廉と品質の堅牢とを歓迎するに過ぎざる蒙古人の嗜好に適應する金屬製品を作り出すこと容易なり。然るにも拘らず外國商品との競争及び支那商人の活動の結果、露國の蒙古に對する輸出額は單に増加せざるのみならず、寧ろ却て減退し居れり。例へば一九〇九年中チューヤ大道に依る露國製造品の輸出は一九〇〇年に比して四分の一半方減少し、特に製造品、銅、銑鐵及湧藥を施したる製品類

のそれは減少の度著しく、唯麥粉、砂糖、挽割麥及馴鹿角(角は百十布度、四萬二千二百九十一留)の産額のみは稍増加せり。又同期間若干の蒙古輸出品即ち羊毛、山撥鐵等も減退せり。一九〇九年度に於ける蒙古の輸出總額は二百萬留を算せしが、その中露國への輸入は僅に六十萬留を算するに過ぎざりき。此期間に於てウシンスキー地方經由の鐵及銅製品の輸入は増加せしも、後貝加爾稅關經由のものは減少せり。尙蒙古よりする獸毛、羊皮、柔毛皮及皮革并に生畜類の輸出は一般に左記の表に瞭かなる如く増加し居れり。

獸毛 (布度)	
一九〇六年	一六九、一三〇
一九〇九年	二三八、一三九
羊皮	
同	一七、五一八
同	
皮革	
同	一三、四三六
同	
生牛	
同	五七、〇九七
同	
同	
同	五七、八六一

ウシンスキー地方

ウシンスキー地方

ウシンスキー地方

一九〇五年	一、二九八	一九〇六年	二五〇	一九〇五年	五、〇三二
一九〇九年	一、三三五	一九〇九年	二、六八六	一九〇九年	七、四二〇

蒙古に於ける露國製品の輸入の激減は恰克圖税關に於て之を認むるを得、即ち一八九一年に於ける百五十萬留より一九〇八年に於ける五十五萬六千三百留に低下せり。又原料品輸出の半面的増加は、露國に取りて極めて不利益なる消極的性質を其貿易に帶びしむることゝなれり。蒙古市場の喪失は、主として露國製造業者の怠慢と冷淡及び露國商人に事業心の不充分なりし結果生じたるものにして、更に又西伯利鐵道開通後往時に於て接境諸縣の大卸商が比較的小なる地方商人の仲介に依り蒙古と取引したる同地に於ける商業の性質が一變せしにも關係するに相違なし。

#### 四、對滿貿易

後貝加爾及黑龍沿道は、此等兩地方が充分なる粒穀を有せず、さればとて鐵道に依りて之を西部西伯利より後貝加爾或は更に進んで黑龍沿道に送附せんとするも距離遠大なる結果不可能なるを以て、從來同品の輸入を以て兩地方の滿洲に對する貿易の大宗とせし程なるが、最近の貿易に於ては滿洲より七百五十萬布度の

小麥、其他更に家畜、畜產物、野禽、蔬菜、鶏卵、植物性の油、乾酪、石炭等の諸物が黑龍沿道に向つて輸出せらるゝを見れど、滿洲に對する露國よりの輸入は、殆ど云爲するに足らず(鹽、鮭、魚卵)。

#### 第五節 對日貿易

對日貿易は、浦鹽斯德開港後始めて行はるゝに到りしも、當時に於ける我が國民の退嬰的態度と國民經濟的の自覺に乏しかりしにより、地理的に一葦帶水の有利なる條件を有せしに拘らず、永く微々振はざるの境にありき。露國の總貿易額二十八億、餘留に達せるも、我が國との貿易關係は蒼海の一粟だにも及ばず、一九一〇年中全露との貿易に於て、亞細亞露西亞より我が國への輸入八十萬留にして、歐露よりせるもの百三十萬留を算せるのみにして、我が國より全露へ輸入せられたる總額は四百二十三萬留にして、亞細亞露西亞へ入りしものは其の三分の二を占めたり。斯く獨逸の貿易額十億、英國の三億等に比して、僅々六百萬即ち百五十分の一乃至五十分の一に過ぎざる不振の狀況にありて、而も一九一二年には五百八十万に減じ、一九一二年に六百六十萬に達せるのみにして、其の増加も極めて見るに足るものなかりき。而して之が大半は亞細亞露西亞(重に西伯利)に輸出せらるゝ

とは雖も、勘察加其他オホーツク沿岸の漁場用及在留邦人の用に供せらるゝもの、其の大半を占むるの有様なりき。而して西伯利より輸出せらるゝもの、多くは木材及魚類の少量にして、我が國より輸入せらるゝものは、日本茶、果實、雜貨の類にすぎず、併も其の品質の粗惡なることは夙に西伯利に於て批難せられ、到底近接地黒龍沿岸地方にありても其の販路を見出すことの至難なるを思はしむるもの久しかりき。更に朝鮮よりの輸出は豚其他の家畜類にすぎずして、其の額も亦僅少なるを免かれず。

一九一三年に於ける西伯利の對日貿易額を見るに、日本よりの輸入總額四百二十七萬留にして、内オホーツク、勘察加地方の漁場用及在西伯利日本人用品約四分の一に該當せり。而して日本への輸出額四十萬九百留なるも、内純露國產と認むべきものは僅々七千留に達せざる有様なり。

西伯利の對日貿易は、西伯利の側よりすれば輸入超過にして著しく不利なるものなりと雖も、日本側よりしても接壤國に對する貿易としては實に不振を極めたるものなりと謂はざるを得ず。此の如き貿易不振の原因には種々あれども、之を大約すれば左の十一項に網羅するを得べし。

- (1) 歴史上に於ける政治、外交の關係上互に猜疑嫉妬して意志の疏通を缺けること。
  - (2) 互に政治、外交及學術上の研究に専らにして、未だ貿易上の實際を研究するに遑なかりしこと。
  - (3) 兩國民性情の差異は互に鎖國主義を持して相蔑視するに至らしめたること。
  - (4) 互に嗜好及習慣を知らざりしこと。
  - (5) 互に市場の状況を極めず且つ取引關係及商慣習の研鑽を怠りしこと。
  - (6) 國產獎勵に急なる結果互に防止的高率なる關稅を課せしこと。
  - (7) 露國運賃率の高きこと。
  - (8) 金融機關の不備なること。
  - (9) 互に他動的に經營して幾分敬遠するの形跡ありしこと。(露人殊に甚しかりき。)
  - (10) 兩國語に通ずる人少く活躍上不便なること。
  - (11) 眞面目なる貿易業者及貿易仲介業者なかりしこと。
- 前述諸原因により日露貿易は、日本側にて其の資本家等の忌避する所となり



偶々之に従事するものあるも、多くは空拳者流の事に屬し、政府又は民間より湊集したる僅々五六萬圓の薄資を以て一躍豪商の班に列したるが如く思惟し、盛んに露都邊の富豪と交際往來し、日露貿易發展に留意することなく、虚榮的行動に出づるの結果生計費に追はれて閉鎖破綻の止むなきに終りし者に非んば、僅々一二千圓の私財を資本とせるも、其の薄少なるの結果、事業未だ緒に就かざるに先づ敗亡せし者又は美術雜貨の一時的賣行を見越して投機的貿易に従事せし者に外ならざるを以て、結局失敗に終りしは敢て恠しむに足らざる所とす。

最近西伯利に於ける日本貿易商を擧げんに、唯浦鹽斯德に五戸人員十九を數ふるにすぎず。他は雜貨商にして何れも小規模のものなり。而ししその分散状態は、一九一四年の末の調によれば、浦鹽斯德三〇、ニコライエフスク九、ハバロフスク五、ブラゴウエシチエスク四、ニコリスク三、チタニ、イマン及イルクーツクに各一戸あるのみ。日本商賈は到底西伯利經濟界の本流に出で、活動するの實力なく、僅かに他國商賈の餘洋を嘗むるの貧弱なる境地にあり。

今戰前一九一三年度の貿易額を見るに、全露との總貿易額六百二十一萬二千留（日本より輸入四百八十四萬四千留、日本へ輸出百四十萬八千留）にして、内亞細亞露

西亞(西伯利)との貿易額は四百七十八萬留(日本より輸入四百二十萬留、日本へ輸出五十八萬留)なりき。然るに一九一四年末戰亂の勃發となるや、戰前の貿易不振の原因の幾分を除却し、日本は露國と共に與國となり、銳意露國の爲めに盡くす所ありしかば、彼等の歡喜一方ならず、極端の排日主義は變じて極端の和親主義となり、彼我の意志漸く疏通し、軍需品の移送盛んに、その輸出額は一九一五年度には九千餘萬留一躍二十倍に近き巨額に達せり。されどこの品目中には、軍需關係品も多大に包含せられたるべしと雖も、普通貿易品も著しく含まれて、我商品の著しく販路を見出したるものなるを思はしむる所多し。

今戰前日本對西伯利(亞細亞露西亞)との貿易額及品目を示せば左の如し。(一九一三年度)

日本より露領亞細亞への輸出(内國産)			
品名	數量	價額	單位
米	三、四七八擔	三三、四七一圓	擔
精米	二、三六四	一六、三一七	擔
其他	三九六、七四〇斤	一〇、〇三一	斤
豆類	一、一四〇斤	七〇圓	斤
豌豆	七六二	四二	斤
其他	一四、二六〇	八五〇	斤

穀物及澱粉類	其他ノ穀物及種子	綠茶(藍焙)	紅茶	磚茶	食鹽	昆布及刻昆布	鮮魚	乾魚	鹹魚	其	鮭	鮑	貝	其	乾	寒乾				
一一、二六二	一、五〇四	一、三七三	一、六九六	一三、〇五一、八七五	二二、四二九	一九、八七七	九七五	一、四四〇	六、〇七二	一、九五〇	二、一六〇	二八〇	二〇〇	二九七	一五	二、四七七				
一、五二二	九六三	六七六	三二六	一八四、三〇八	九八四	二、五五二	二五九	一一〇	五三七	九二	二二六	二六八	一〇〇	八四	五	二、四七一				
鯨節	糖	ビスケット	其他ノ砂糖及糖果類	清酒	麥酒	小麥	大麥	其他ノ酒類	蔬	玉	蕃薯	乾薑	推茸	其	果實及核	蜜柑	林檎	其他	麵	
三、五四五	三、一五七	九〇	七六八打	七六八	一六	九、七八〇	一六	二八	八、一三一、六四三	二五五、二六二	一、七九一、一五八	三五、八八〇	二〇〇	一九	一、九〇二	一七六、六三六	一〇、四六八、〇六八	五〇五、〇七七	六、八四六、五〇六	四九六、五〇六
二、四一五	三一六	二一	三〇一	四六〇	二五	二五、〇三六	二八	二八	四、三二〇	四一九	二八五、二九三	二八五、二九三	二八五、二九三	二八五、二九三	二八五、二九三	二八五、二九三	二八五、二九三	二八五、二九三	二八五、二九三	二八五、二九三

凍豆腐	味噌	醬油	飲料	礦水	サイダーシトロン類	罐詰及罐詰食物	鮑	蟹	魚	蔬	其	其他ノ食物	毛皮	革	機械用帶(革製)	羽毛	象牙製品	其他ノ皮毛角牙類製品	
五二四斤	二五、〇六五	三五九、八三四	八〇〇打	一五〇	一五〇	六八八	五〇	二八	一一	一一	一一	一一	一一	一一	一一	一一	一一	一一	
一一二	一一二	九六、九七九	七九七	一五六	一五六	一、六六七	二七〇	一三〇	一八三	四一三	五〇七九	六、九四二	一、七〇三	一、八四八	一七	三、三七七	一、四四二		
菜子油	魚油及鯨油	蠟燭	石鹼	化粧	洗滌	香水及香油	其他ノ脂、蠟及同製品	糖	硫磺	樟腦	硫磺	硫磺	殺蟲粉	洗滌粉	殺蟲粉	調製藥香類	齒粉	白粉	其他ノ藥材化學藥及製藥
一、八四二	六七、二五〇	一〇八	一、三六四	一一、一五〇	三四三	一一〇	一、二七六	三	二四、四二三	五二九	二二八、五四九	二、三一二、三四一	七、三〇七	一、三一二、三四一	七、三〇七	七〇	四六五	三五九	一一、五〇九
二八二	四、〇〇七	二九	五七三	一一、二二七	一一〇	三八八	九	九	七〇七	四九二	八、五四九	三一、五八六	三、六七六	三、六七六	三、六七六	七〇	四六五	三五九	一一、五〇九

燐	安	其	イ	其他ノ染料顔料及塗料	眞	生	打	綿織絲(二十番マデ)	綿	レ	苧	毛	屑絲及屑綿絲	其他ノ絲纜繩索及同材料	羽二重(手織)	其他ノ絹織物(綿入共)	白	色	綾	
燐	全	他	キ	綿	綿	綿	綿	綿	綿	綿	綿	綿	綿	綿	綿	綿	綿	綿	綿	綿
	一七、八五九	二〇、三八九	一三〇	七、〇三〇	四九	六	三二一、三六〇	三二一、三六〇	一、〇〇一	一九五	八八、三〇九	二、四二八	六二、九一四	四四	一〇	五〇、四〇六	五〇、四〇六	五三九、五四〇		
	五、四四一	四、七八八	三九	七、〇三〇	一九七	四八	一〇九、六六三	一四、二八九	八二一	一五三	二四、五〇六	三、二八〇	七、四二七	五七一	一四〇	四一、七九八	四一、七九八	六五、五二六		
手拭	被褥	綿縮(幅二十吋以上)	綿フランチネル(幅二十九吋以下)	生巾及シーチング	緋金	其他ノ綿織物	モス	綿フランチネル	其他ノ毛織物(綿入共)	其他ノ布巾	手巾	絹	綿製浴	蚊帳	テーブルクロス	打紐眞田紐類	漁網	麻		
	一五五	一三六	六、五八〇	三、五九七、九一〇	七、四〇〇	二五二、二三八	四、四八〇	三、七五四	三、〇〇一	三四五	三四五	五、五三七	五、五三七	六〇四	六〇四	二一八、七三七	四六、三六一			
	九三〇	四〇二	六五八	四三、四七一	七四〇	三三三、八〇〇	一、五八一	二、三六九	一二九	一、一九七	四三九	五、一七七	二〇	五九二	五三	一一二、二九八	七、五七八			

絹製品	其他ノ布帛ノ製品	絲拔又ハ挂リタルモノ	其	肌	綿メリヤス製	綿フランチネル製	網	手	足	靴	其	絹製	絹製	洋	其他ノ衣類及同附屬品	雁皮紙及薄葉紙	連史	東洋	板紙	半紙及美濃紙
絹製品	其他ノ布帛ノ製品	絲拔又ハ挂リタルモノ	其	肌	綿メリヤス製	綿フランチネル製	網	手	足	靴	其	絹製	絹製	洋	其他ノ衣類及同附屬品	雁皮紙及薄葉紙	連史	東洋	板紙	半紙及美濃紙
	二、五五三	九	二九、八六三	三九	二、三一六	五	三七八	一三、〇〇七	一一、九五八	七六二	一、四六九	一、五二六	一一、七三〇	一一、七三〇	一一、九〇九	二、四四五	四〇六	六、一九三	二、三〇七	二、〇〇七
	二、五五三	九	二九、八六三	三九	二、三一六	五	三七八	一三、〇〇七	一一、九五八	七六二	一、四六九	一、五二六	一一、七三〇	一一、七三〇	一一、九〇九	二、四四五	四〇六	六、一九三	二、〇〇七	二、〇〇七
靴	スリッパ	紐	銅製及眞鍮製	貝角	骨	其	身邊裝飾用細具類	柳	帶	絹製	洋	其他ノ衣類及同附屬品	雁皮紙及薄葉紙	連史	東洋	板紙	半紙及美濃紙			
	一九八	一三二	六八個	七、四八三	五五	一、八七〇	一、八七〇	一、八七〇	一、八七〇	一、八七〇	一、八七〇	一、八七〇	一、八七〇	一、八七〇	一、八七〇	一、八七〇	一、八七〇			
	一五五	二〇	四、〇四八	二、九七六	一八	一六六	一六六	一六六	一六六	一六六	一六六	一六六	一六六	一六六	一六六	一六六	一六六			

錫子引キタルモノ	七三七	三〇三	陶磁器	四二四
其他	六六九	三〇二	硝子及同製品	一〇、四一〇
塵紙	二七、七一五	一五、一二二	蠟	一五、六一四打
其他ノ紙	九三七	九三七	コッ	八八五
卷紙及書翰箋	五五四	五五四	鏡	一五、三二九個
帳簿及手帳	三六五	三六五	眼鏡	一、八〇六
封筒	一、八七個	二〇五	其	七六
紙製ナ、フキン	五、六四〇	五、四七〇	掛時計及置時計	二、二一六
レール	二六七	二六七	醫學用品	四一〇
寫真及書畫	二、七八五	二、七八五	醫療	一〇二
書籍及雜誌	四、一〇六	四、一〇六	測量	九五
印刷物	七七七	七七七	理化	一五〇
其他ノ紙製品	六、一七	六、一七	其他	七一五
石炭	六、一五八噸	六、一五八噸	船	八、二二五
塊炭	六、一五八噸	六、一五八噸	機械同部分品及附屬品	一、六九二
粉炭	三三	二一五	電氣、機械	五〇五
コーク	六五	一、〇九九	唧筒	一五、三四三
セメント	二、四〇三斤	二七九	其他	二、八八〇個
其他ノ礦物及同製品	二、二九四	七四三	草木及苗根	一一一
煉瓦	二、二九四	七四三		

其他	四、九一九	四、九一九	洋布	七六個
絲瓜	四六、九一八個	一、一一七	絹布	一二
竹材	一六九	一六九	木製	五、七〇八
木材	五〇斤	七二	家具	一二、六九四
其他	五、一一九	八九三	漆器	六、九三一
繩索及炭	一六、六四六	一六、六四六	ア	三四打
花蓮(連製)	三、七八四卷	二六、九三六	齒用	三、三九八
同(單製)	二〇、七九四枚	七、三七九	爪用	三三
經木製	二六八	二六八	衣服	九一
竹製品	七九九	七九九	洋燈及同部分品	六、四七〇個
籬籠	一、〇三〇	一、〇三〇	提燈	一、三九一
行李及靴	七三	五七	屏風	五九五
其他	三、八八三	三、八八三	綿布	四、九五七
柳行李及靴	九、三二四	九、六五七	絹布	七、三八二
其他行李及籠	二、六八九	二、六八九	其他	五、一五五
和傘	一一	五		

品名	數量	價格	品名	數量	價格
布 製	六一一	八一二	玩 具	四二六	二、〇二九
布 帛 製	一、二〇〇	九七	肥 料	二八	二八
貨 幣 入	三四〇打	四九八	其 他 雜 品	三	一七、二七六
房 子 及 團 扇	三、五三九	一三二	小 包 郵 便 物	一	一、四一八
紙 張	九五〇	九六	合 計	四、一九五、二八四	
綿 布 張					
米 及 穀 類	二四〇擔	一、八〇〇圓	機 械	七二五斤	二四八
其 他 穀 物 及 種 子	一、六九三斤	三五七	板 (電鍍シタル)	二五二	七七
ク ロ ー ル 酸 加 里		一一一	其 他 金 屬	四〇瓦	八六九
其 他 藥 材 化 學 藥 及 製 藥		八	鐵 製 品		五〇〇
塗 料 及 填 充 料		二五	揮 發 油		二八
大 麻 黃 麻 及 マ ニ ラ ヘ ル プ	一〇〇斤	一、四五七	木 製 品		七八一
布 帛 製 品		七八六	其 他 雜 品		六一
硝 子 同 製 品 及 粘 土 製 品			合 計	七、一三一	
鐵					

露領亞細亞より日本への輸入(外國産)

内外國産輸出合計

四、二〇二、四一五圓

品名	數量	價格	品名	數量	價格
米 及 穀 類	五二五擔	三、六一八	毛 皮	一九四、〇一九	六〇、二四二
大 豆	七九、九二二	三二六、三七四	牛 皮 及 水 牛 皮	三、七四四	一、七一〇
小 豆	二、四一四	九、五三一	鹿 皮	一、四二二	三九六
穀 粉 及 澱 粉 類	一一八	八五六	小 鳥 皮	七、五二三	五七六
其 他 粉 類	一	一〇	革 類	一三〇	五〇
其 他 穀 物 及 種 子	七四斤	三、一五七	骨 類	九二〇、一三八	二五、一五六
藥 子	七四斤	五五	獸 牙	一、〇三五	一、五四八
酒 類	三二六	四〇八	其 他 皮 毛 骨 角 牙 殼 類	二八六	一三八
香 水	一九九	六七九	同 製 品		二、〇三七
蔬 菜 果 實 及 核 子	一六斤	四	獸 脂	三〇	一五四
罐 詰 罐 詰 及 蜜 詰			石 鹼	二四	四四
其 他			其 他	八三	六五
鳥 獸 肉 及 魚 介 類	七二二	六七	其 他	一、七〇〇	三一七
罐 詰 罐 詰 及 蜜 詰	九五	六五	亞 麻 苧 麻 及 ラ ミ ー	三〇	一〇
其 他 ハ ム 及 ベ ー コ ン			肩 掛 及 古 織 維		一六
其 他			靴 其 他 履 物		
牛 酪	三、七五〇	二、四〇四			
其 他 飲 食 物		七五			

露領亞細亞ヨリ日本へノ輸入總額		五八五、七七三	
ゴム製オパーシユズ	一〇〇足	甲	立方メートル 一五五
其他ノ衣類同附屬品及部分品	二	乙	二二
藥材化學藥及製品	二六二	其他	一〇二、八九六
鐵 (屑及古)	七六、二八五斤	懷中時計	一個
鐵 (鐵ヲ除ク)	二、四七一	機械部分品	八〇八
亞鉛 (屑及古)	一、二二七	皮毛骨角牙殼類製品	七〇
其他ノ金屬	四、三〇八	ホートランドセメント	二五五
鐵製物品	二七	木材パインフアア及シダー	立方メートル 五
動物及植物	一	其他	一、四九七
布帛	三〇	其他ノ雜品	一、一六〇
書籍及雜誌類	八	小包郵便物	一、二六八
木材		旅客携帶品	一、七七四

今在西伯利の日本貿易業者を擧ぐるに、明治二十六、七、八年頃浦鹽斯德に杉浦商店なるものありき。店主商略を解し機智に富み、在莫斯科の紳商等と取引して一時は殆んど日露貿易の牛耳を握りし觀あり。官民の期待頗る大なるものありしが、一朝日露戰役及數次不幸に遭遇するや没落して復跡を止めざるに到れり。在ニ

コライエフスクの島田商店は、漁業の仲介を主業とし、傍ら日露雜貨の賣買に従事す。主人才智優れ機敏にして動もすれば同地に於ける露國の官吏紳商を威壓するの風あり。浦港にありし杉浦商店の如く幾多の不幸に遭遇するも挫折することなく、今尚ほ敏腕を振ひ元氣旺盛なり。唯本據地の邊僻に失せると、貿易市場の本場所に嫻熟せざると、資金裕かならざるとに依りて、充分の發展を見ざるが如し。又浦鹽斯德の協信洋行は本店を大阪に支店をハバロフスク、プラゴウエシチエンスク、哈爾賓、及莫斯科等に置き、熊澤洋行は哈爾賓を本據としてチタ、及莫斯科に支店を有して共に活躍しつゝあり。一九一六年一月の頃迄には日本の豪商にして露都に店員を置かざるものもなかりしが、多くは軍需品請負の爲めに外ならざりしを以て、毫も純國民經濟的の根基に立脚する日露貿易とは全く没交渉の形なりき。然るに翌年三月の革命勃發以來悉く一大挫折に遭ひ、十一月レニンの第二革命には全く絶滅の姿となれり。唯極東方面の日本商人のみ種々の障害にも打堪えつゝ能く商勢の維持に任じたり。而して日露貿易の必須機關たる金融機關を見るに、之が衝に當りて兩國當業者間に多大の便益を與へつゝあるは、露亞銀行、及或る條件の下に浦鹽斯德に開業を

許されたる朝鮮銀行の二あるのみ。兩行共に爲替及預金を以て營業本位とし、傍ら荷爲替を取扱はざるにあらざるも、貸出しは利率を引上げ可成的消極主義を採れるが故に、容易に其恩恵に浴せざりしと云ふ。從て少しく事情に通せるものは、西伯利商業銀行、農業銀行、露國商工銀行、又は露國外國貿易銀行等に依頼して融通の道を開き大に便を得たりと云ふ。蓋し此等銀行は不動産、穀物、其他の貨物を擔保として七分利付貸付を行ふのみならず、亦盛んに荷爲替を取扱ひ商工業者一般の發展に資するを努めしが故なり。

日本人の在住する浦鹽斯德、ニコリスク、ハバロフスク、其他の市邑にては多數の講を設けて、加入者相互の金融に資するを常とせり。而して爲替及預金は殷實なる日本商店が好意的に之を取扱ふにすぎざりしが如し。而して日本の民間銀行の唯一支店たる松田銀行は之等に與りて大に力ありしと稱せらる。之を要するに露國に於ける金融機關の不完全は、金融不圓滑の最大原因にして、兩國の貿易發展上甚深なる阻碍をなすものなり。出兵後皇威漸く西伯利の地に到られんせるも、尙商業的發展を見ざるは、貿易品價決濟に於て困難甚しきが故なり。吾人は又此點に於ても留意する所なかるべからず。

## 第六節 西伯利商業の將來

### 一 西伯利商業に及ぼす諸影響

吾人は前數章に亘り論述する所によりて西伯利商業の現況を讀者に傳へ得たりと信ず。然れどもその將來に思を馳する時、云はざる可からざる多くを遺存せるを思はずんばならず。之につきて少しく論ずる所あらしめよ。

往時にありては、西伯利商業が毛皮を對象とせしこと勿論なれど、近年に至りても尙毛皮の産出如何は、金の産出如何或は家畜の疫病有無等と共に西伯利の商業に影響を及ぼす所大なるものあり。又他面に於て一時的の影響を西伯利商業に及ぼすことの大きなもの間々之れ有るは蓋し免れ得ざる所と云はざるべからず、その一例として、吾人は日露戰爭を擧ぐることに甚だ至當なるを覺ゆ。日露戰爭は、當時三ヶ年間引き續き豊作なりしに係らず、穀物價格を甚だしく騰貴せしめたため、當時の西伯利商業は非常に好況を呈せり。然れども當時(一九〇五年)西伯利鐵道は、軍隊軍器の輸送のため、普通貨物の輸送に對し大打撃を與へられしを以て、商業も亦大に常軌を逸せる觀ありき。日露戰爭時代に於て歐露より貨物の輸入するの困難に對し、緊切に痛痒を感せるは地方小賣商人なりき。何となれば、西

伯利に於ける小賣商人は商品を地方の大商店より仰ぐを以て、商品の拂底は自ら之等の商品の割引高を減せる耳ならず、又直接に、需要者に供給するの方針を執るに至らしめしを以てなり。例へば、イルクーツク市の如きは、當時就中麥粉の拂底甚だしきを告げ、殆んど其取引を停止するに至れる大商店少なからざりき。又郡部地方に於ては、麥酒、麥粉、油、石油、砂糖、鐵等甚だしく不足を告げたりしと云ふ。此の如き物資の缺乏は、此地方の大商人をして賣却せる商品量額を減少せしむるに至りたるに拘らず、其實上金額は物價騰貴の爲め、従前と殆んど差異なかりしと云ふ。此の偶然なる出來事は、獨り荒廢的不景氣より幾多の商人を蘇生せしめたるのみならず、又當時極東派遣軍或は西伯利鐵道沿線の守備の任に就ける多數の軍隊に支給する農産物又は家畜の買上げありし點に於て、地方農民をして莫大なる不時の収入を得しむる所ありき。然れども斯る黄金時代は實に須臾の間にして、戰爭の終結と共に各地商業衰頹の聲を耳にするの止むを得ざるに至れり。

## 二 穀物市場の必要

然れども、西伯利財源の首位を占め、西伯利住民死活の柄を握るものは穀産物そのものなり。西伯利穀物の生産者は、小農的農民より成るを以て穀物を地方に輸

出せんには、仲買業者の手を俟たざる可からざるは自然の勢なれども、此地方に於ける之れ等の仲買業者は大概ね小資本家にして、種々の不正手段行はるゝのみならず、穀物市場機關の如き殆んど皆無なるは是れ斯業の一大缺點なりと云はざるべからず。抑も西伯利に於ける穀物市場の創設は、獨り穀物商業の爲めに利益なる耳ならず、百萬の西伯利農民の生命的問題たらずんばあらず。オムスク市は穀物商業に對する西部西伯利の中心地にして、全穀物的商業を調整す可き中央市場を此地に創立するを豫定せられたる過去を有すと雖も、現時に於ては、單に龐大なる西部西伯利の商業的中心地として物資の輻輳して商業旺盛を致しつゝある耳に過ぎず。斯くして、穀物商業の設備不完全なると有らゆる不正的手段の横行するとは、穀物の價額を甚しき不統一に陥らしめ、殊に春季と秋季に於て、穀物の價額が十割或は其れ以上の差違を呈すること稀なるにあらざるを以て所を異にする幾多の地方に於ける穀物の價額の差異は尙ほ一層大なる可きは實に注意す可き事にして、此の如き價額の動搖、亂雜は農民を苦むること、僅少にあらざるなり。西部西伯利地方の鐵道沿線及びオビ河の流域地に於ては、穀物の需要供給、比較的平調に行はれ、不自然なる價額の動搖なく、殊に西伯利亞の穀倉地と稱せらる、エニセ



イスク縣ミヌシンスク郡の如きに在つては、其價一布度に付僅に十六哥に過ぎざること實に驚嘆せざるを得ざる事實なりとす。蓋し斯の如く穀物の低廉なるは土壤の豊沃なると農民の土地を所有すること比較的豊富にして、生産額甚だ多きとに由るのみにあらずして、此の如き南方の穀物は低廉なる輸送機關を缺けると及び其販路を有せざる等の點よりして、商人が高價に之れを購ふを得ざるの理由あるにより。

三 西伯利鐵道開通以後の商業狀態

輓近西伯利商業に大なる變化を生せしは拒むべからざる事實にして、その原因が主として西伯利鐵道の開通にあること、之れ亦何人も認むる所なるべし。吾人をして次に西伯利商業と西伯利鐵道との關係について論究する所あらしめよ。

西伯利商業の狀態を數字を以て表示するは甚だ興味ある事なれども、斯は殆ど不可能事に屬す。何となれば、露國に於ける商業的統計は甚だ不完全なるを以てなり。試みに一九〇二年及び一九〇七年度に於ける西伯利の第一、第二、第三の三級の營業鑑札商店に關する比較統計表を列記せんと欲す。専ら卸賣を業とする第一級の營業鑑札を有するもの左の如し。

縣名	商店の數		賣買額(千留單位)		利益額(千留單位)	
	一九〇二年	一九〇七年	一九〇二年	一九〇七年	一九〇二年	一九〇七年
エニセイスク	二一	一〇	三、四八五	三、四八六	二〇三	四二〇
イルクーツク	五三	四五	一三、三一五	一四、二八九	一、二三二	一、三五九
トボーリスク	二〇	二一	七、八五八	一〇、三一八	四九〇	三九六
トムスク	五〇	四五	二一、八九二	一五、八〇一	六三三	一、〇七八
總計	一五四	一二一	三五、八九二	四三、八九四	二、五五八	三、二五三

縣名	商店の數		賣買額(千留單位)		利益額(千留單位)	
	一九〇二年	一九〇七年	一九〇二年	一九〇七年	一九〇二年	一九〇七年
エニセイスク	一、〇三四	八七三	一三、二七九	一七、四三四	一、一七〇	一、七八四
イルクーツク	一、一四九	八五九	二四、二二七	三〇、一七五	二、六三四	二、九〇三
トボーリスク	一、二五八	一、二九四	二六、一三六	二九、一三二	二、一六一	二、一八五
トムスク	二、〇五四	二、五六六	四一、六一三	四九、三三七	三、五六二	四、三三一
總計	六、〇五四	五、五九二	一〇五、三五五	一二六、〇七九	九、五二七	一一、二〇三

第三級の營業鑑札を有する商店は下級社會の住民を得意とするものにして、其範圍廣大なり。之れ等の小商店に關して政府が發表せる統計表は左の如し。

縣名	商店の數		賣買額(千留單位)		利益額(千留單位)	
	一九〇二年	一九〇七年	一九〇二年	一九〇七年	一九〇二年	一九〇七年
エニセイスク	二、一〇二	一、二七八	六、一五〇	六、四五五	六六四	六六七

イルクーツク	一、七九八	一、五六三	七、一五九	九、六六八	九六六	八七六
トボリスク	四、五〇九	二、六七一	一五、五五〇	一一、七九三	二、〇六一	一、〇九六
トムスク	五、二〇二	三、六五五	一六、六〇二	一七、九三五	一、七三八	一、六九三
總計	一三、六一一	九、一六七	四五、四七一	四五、八五一	五、四二九	四、三三二

上述の三統計表より何等かの演繹をなすは頗る難事と謂はざるべからず。何となれば以上の統計表は各縣に於ける有らゆる範圍の商業状態を個々について指示せざればなり。然れども又以て西伯利商業推移の跡を窺ふに足るべし。而かも西伯利に於ける最近二十年間に亘る經濟上の啓發は、單に商業的組織を變更せしめたるに止り、其性質に何等轉換期を劃せず。西伯利鐵道の開通も、竟によく西伯利の地方的産物を甚しく増加せしむる能はず。西伯利鐵道の開通と共に澎湃として侵入し來る移住民の數多きを致すに従ひて西伯利の生産力大となり、未製品産出の増加が製造品の需要を増加せしめたるは之れ自然の數にして、未製品の賣却及び製造品の購求は共に安全なる位置に立つに至れり。此の如く西伯利の商業的状态は頗る強固なれども、其工業は遲緩を極む。廣漠たる農業地方の住民は、自己の豊富にして低廉なる未製品を以て工業地方に於て自己に缺乏し或は全く皆無なる物品と交換しつゝあり。此の如き形式に於ける經濟的關係は、唯穀

物の凶作、獸皮、或は魚類の産出の不良、戰爭等不可抗力的災厄のために地方の平和の擾亂せらるゝことなき限り、比較的鞏固なる状態にあり。かるが故に、最近十年乃至十五年間に於て凶作、戰爭等の事續出したるにかゝらず、西伯利の經濟上の發展は、直ちに之れが創痕を癒するに至れり。今西伯利鐵道に於ける貨物輸送の統計表に依て之を見るも、其數量が間斷なき増加をなしつゝあるを知る可し。即ち一八九七年に於ける輸送額總計二千一百萬布なりしもの、一九〇四年に至りては六千六百萬布に上ほれり。又近時に於て種々なる職業の増加せるは、是れ西伯利の生産力の増加を意味するものにして、此の如き一般的趨勢は西伯利内地の商業及び西伯利と他地方との貿易とが確固たる地盤の上に立ちつゝあるを證明するものなり。而して此事一見甚だ喜ぶべきに似たれども、その反面に於て商業の停滯を意味するものなるを知らざるべからず。西伯利に於ける商業の形式及組織は未だ一定不變の域に達せず、一般經濟的形勢に依りて左右せられつゝあり。此の如き關係に於て西伯利の商業は甚だ彩色的剪嵌細工的状态にあり、即ち原始的物々交換の尙は行はるゝ地方に於ては近世的の最も完備せるシンヂケート組織の大商店を見、又空拳的小賣人と相并んで物價表又は商品見本等を携へたる

歐羅巴の代辨者が商務に従事し、無教育なる投機師の隣家には世界的市場の形勢に通曉し、取引的報告を發して自己の業務に關する通信をなす輸出業者あり。又土人の棲息する地方には酒精を以て自己の隸屬者を瞞着して膏血を絞り、之れを永久的奴隸となしつゝあるが如き商人ありと雖も、又大なる都會に於ては、最新の文明の機關を應用して着々自己の地歩を確立しつゝある輸出業者ある等、此の如き種々雜多の商業的形式組織は西伯利の商業が今正に變遷的時代にあるものなることを證明するものなり。

詳かに觀察する時、吾人は西伯利の地に所謂商業政策の行はれつゝありしや否やを疑はざるを得ず。西伯利の經濟は久しき以前より他人の掌握する所となり、殖民地たる西伯利の利益は之れが監理者たる歐露の犠牲に供せられ、露國政府の西伯利商業政策なるもの古來存せしも、それは單に中央的政策の利益に資せられしに過ぎず。夫れ西伯利地方に流動する資本を以て該地方の經濟的狀態を繁榮ならしめんと欲せば、地方的生産物を從來の如く殆んど無價值的に賣却することなく、又歐露製造品を正當なる價額を以て購求せざるべからざるに、實際に於ては悉く正反對に行はれつゝあるなり。經濟政策上より之を觀るに、穩健なる經濟政策

によりて商業を圓滿に發達せしむる時は地方の繁榮期して待つべし。然るに西伯利に於て此原則の顧られざること甚し。

抑も西伯利に於ける郵便電信等の通信機關は獨り頗る不備なるのみならず、其地方的配布も又極めて不普及にして、一九〇二年露國大藏省の調査せる所によれば、都會を距る十露里の地に至れば、電報の如きは勿論郵便物、新聞等を手にする能はざる原始的時代の狀態を経験すべく、よし通信機關の備はる地方に於ても之れを利用するには頗る高さ代金を仕拂はざるべからず。歐露の電信料は西伯利内地の二倍即ち一語に付き十哥にして、西部歐羅巴との電信料は之れより尙ほ高價なり。西伯利より歐羅巴に發送する電報は歐羅巴露西亞に於て徵集せらる可き料金として一語に付き十哥宛の料金を増徴せらる。何故に、西伯利歐羅巴間の電信が特に高價に規定せられたりや甚だその理由を解するに苦しむ次第なれば、西伯利商業會議所は屢々歐羅巴露西亞間の電信料金の低減を時の露國政府に嘆願せしことありしと雖も、悉く不成功に終りぬ。又一九〇七年の初めに當り、牛酪輸入業者は聯合して西伯利、外國間の電信料を低減することを出願せることありしと雖も、之れ亦四ヶ月後に露國政府の拒絶する所となりたり。斯くの如く經濟上

の原則が無視せらるゝ一方に於て、西伯利の地方的繁榮を希圖するは、木に縁て魚を求むるよりも愚なり。吾人思ふに、西伯利商業に於て若し其第二義的必要條件が日用缺く可からざる第一義的必要條件となり、其商業的利益が同地方、否全露國の利益と密接なる關係を有すに至らば、此の如き問題を決定するには極めて容易の業なるべけれど、從來西伯利の歴史は守勢的受難者の位置に立ち、露西亞本土と何等の相互的關係の結びつけられたるものなきを如何せん。

#### 四 露國政府の對西伯利商業政策

吾人が以上述べ來れる所によりて、西伯利鐵道開通後に於ける西伯利の主要なる産物が依然として穀産物なること、西伯利の商業状態が今やその轉機に際しつゝあること及び露國政府の商業政策が西伯利を歐露の犠牲に供せんとするの甚しきことを知るを得べし。吾人は更に進んで此三者の如何に交渉せるかを觀察せざるべからず。

西伯利鐵道の敷設が、西伯利に於ける商業を著しく隆盛ならしめたと共に、商業的中心地を移動せしめたることは既に論述せし所なるが、東部西伯利の中央市場たりしイルクーツク市の如きは鐵道開通以來著しく衰退せり。後貝加爾州及

レナ河流域地方に於ける多くの商人は莫斯科ニジネノールウオゴロド其他の歐露に於ける都會と直接取引を開始するに至りたるのみならず、歐露地方の商店が續々此等諸地に卸小賣的商店を開設せるに至りたるの一事は甚だしく物貨を低落せしめ、従つて其利益を減殺せしむるに至れり。此上は一方に於て輸出すべき穀物類その他の運送賃の低減を謀り、及び他方に於て輸入されつゝある工業品を不必要とする迄に製造工業を勃興せしめ、以て西伯利商業の發展を期すること緊要なり。

西伯利鐵道に於ける物貨の輸送は該鐵道開通當時より今に至る迄絶えず著しき程度に於て發達しつゝあり、即ち一八九九年より一九〇三年に至る五年間に於ける輸送額は四千萬布度（一布度は我が四貫三百六十五匁許）より六十萬布度に達し即ち六割の増加を示せり。就中殊に増加せるは大速力の輸送にして、之に依る貨物中第一位を占むるは牛酪にして、全貨物の八割一分（二百三十一萬六千八百二十七布度）は是なり。西伯利鐵道に於て輸送せらるゝ牛酪の九割五分四分一は西伯利より他地方に輸出せらるゝものにして、殘餘の四分四分の一は地方的輸送なり。之れに依て之を見るも西伯利鐵道は主として輸出貨物に依り利益を享くと

云ふべく、従て牛酪その他或種の西伯利未製品に對し、大に其市場を擴張するに至れりと云はざる可からず。而して牛酪は西伯利産のもの優秀なりとの定評あるにより、歐露の牧畜業者も之が輸出を拒む理由なきためか、紛糾せる問題を提起するが如きことなくして今日に至れるが、穀産物輸出については、歐露の農民等間に大恐慌を來すに至れり。

抑々西伯利地方に於ける農民の充溢は、穀物の産出額を次第に増大せしめ、勢其販路を歐露地方に求めざる可からざるに至らしめたり。即ち彼等は西伯利鐵道によりて連りに其穀産物を歐露に向つて輸出せるが低廉なる西伯利穀物の輸出によつて、自己の穀物の價格を痛く低落せしめられたる歐露の農民等は、大に驚き、西伯利穀物の輸入防止方を政府に逼る所あり。既述せる如く、殖民地を本國の犠牲に供するを厭はざる政策を乘れる露國政府は、歐露農民保護の必要のみを念とし、經濟政策上の當否を考ふる餘裕もなく、チエリヤビンスク驛以西に於ける西伯利穀物の鐵道輸送に對し、其賃率を著しく増加し、以て自ら西伯利穀物の輸出に向つて大制肘を加へんとするの方策を執ることに決せり。這是疑ひもなく西伯利農民に對して大打撃を加へることゝなれり。但穀物の全輸送額を見れば、その後

と雖も尙は年々増加しつゝあり、一九〇〇年に於て西伯利鐵道に依れる農産的貨物の數は二千萬布度にして、一九〇一年には二千四百五十萬布度、一九〇二年には二千八百五十萬布度、一九〇三年には約二千五百萬布度に達せしが、之等貨物の大部分即ち五割二分乃至七割は西伯利より輸出せらるゝものなるを以て、單に鐵道に依るもの耳にて平均一千萬布度の穀物が毎年西伯利より輸出せられつゝありと云ふ可し。然れども之等穀物の大部は歐羅巴露西亞に入りて小部分耳外國の市場に散するに過ぎず、又其の七割以上は西伯利の最西部(チエリヤビンスク、ペトロパウロフスク)より輸出せらるゝものに係り、最も盛なる殘餘の廣漠たる西伯利穀産地方は、チエリヤビンスク以西の不廉なる賃率を忍ぶか或は白海航路の不便を冒すかによりて、その所産穀物の輸出を謀らざる可からず。而して西伯利鐵道の高き賃率を忍んで輸出する場合、其穀産物を以て低廉なる歐露の穀産物と競争することは、甚しき苦痛を伴ふべきこと之を察するに難からざるべく、即ち彼等は白海航路を辿つて其穀産物の販路を遠く西歐諸國に求むる外途なきに至れり。露國民朝野の間にも、上述の如き政府の誤れる政策を非難するもの生せしため、一九〇七年八月、チエリヤビンスク以西の鐵道運賃率を改正すべきや否やに就ての

會議開かれしが、該貸率改正の曉には、莫大なる西伯利穀物歐露に流入し、その穀物價格を低落せしむる虞れある耳ならず、斯る貸率の撤回は千二百萬布度の西伯利穀物輸送に對し百萬留以上の損失ありとなし、現狀維持の説を唱ふるもの多數を占め終に否決せられり。

##### 五 自由港問題

方今西伯利には商業政策に屬する二大問題の横はるものあり。第一はエニセイ、オビ兩河口地方に於ける北氷洋沿岸の自由港問題にして、第二は極東に於ける自由港問題なり。一時此等の問題は露國の朝野間に大問題として頻りに論議せられつゝありしと雖も、結局一九〇七年自由港は北氷洋沿岸に於ても又極東に於ても之れを閉鎖することに朝議の決せるを見たり。

但し、ヤクーツク州及勘察加州に於ては、氣候寒烈、地域僻遠、住民居住の困苦甚しく、時に餓死に瀕するの虞あり、而も交通不備なるが故に他地方に及ぼす影響は少なきを以て依然無稅輸入を許可し居れり。

抑も西伯利に於ける商業的向路の缺點とも云ふべきは、最も有望なる穀産地方（ミヌシンスク地方）の生産物を供給すべき廣き市場を有せざるの一事なりとす。

エニセイ河流域の此廣茫たる地方は之れ等の天然の商業の向路をエニセイ河に取らんと欲すれど、該河の北氷洋に注ぐを如何にせん、又西伯利の未製品物産を歐露或は進んで遠く西歐の市場に輸出せんとするには、其陸路的距離甚だ遠大なる上、鐵道運賃の不廉甚しきを病む。さればとて西伯利の未製品を世界の市場に出さんがために之を最寄の海港に出さんとするも、鐵道運賃の重き負擔は彼等をして躊躇せしめざれば止まず。此の如き事情は、疑ひもなく西伯利の未製品をして其價額を著しく低廉ならしむる理由なり。若夫れ、一時ミヌシンスク地方の穀物をして一布度十六哥てう方外の低價に暴落せしめつゝありしが如き現今の商路的状態は、是れ西伯利の農耕業をして廢頽せしむるに至るの懸念なくんばあらず。

抑も西伯利に於ける交通機關の不備なると鐵道賃銀の高價なるとは、是れ一方に於て自己の生産物をして著しく其價格を低減せしめ、又一方に於て高價なる輸入品を購買せざる可からざらしむる所以なり。思を西伯利の未製品輸出に對し尙ほチエリヤビンスク驛以西の高價なる貸率を課せられつゝあるが如き人為的障礙等存在しつゝあるに至る時、吾人は西伯利に於ける運賃率をして低減せしむ

るが如きことの殆んど夢想すべからざるを感ず。穀産物をはじめ、木材、石炭及黒鉛の如き容積大にして價格少き西伯利産原料品の輸出上其安價なる點に於て鐵道と比較すべからざる長所を有するに拘らず北氷洋の海路が、今日に至る迄行はれざるは遺憾なり。之を例へば、鐵道に依る小麥一布度の運賃は、クルガンよりレーウエリ迄三十六留四十五哥、リガ迄三十八留十一哥、オムスクより前者四十二留七十六哥、後者四十四留四十三哥、オビ驛よりは五十留九哥及五十一留七十五哥、又クラスノヤールスクよりするには五十八留九十四哥及六十留六哥を要する現狀なるか、單に輸出海港への輸送に對してすら斯かる多額の費用を要すとせば、原産地に於ける穀價が製産者の費したる勞力と費用とを償ふ能はざる程にも低廉ならざる限り之を外部市場に輸出販賣すること不可能なり。之に反して北氷洋を經過する海路は製造品を無稅輸入し得る點に於て、殊に西伯利に取りて甚だ重要且つ有益とせられしものにして、斯は獨り西伯利の未製品輸出に對する運賃を低減せしむる耳ならず、又輸入的製造品の價格をして低廉ならしむるものなりき。換言せば此の如き新商路の存在は、是れ西伯利をして商業的奴隸の位置を脱出せしむる所以ならずんばあらず。

エニセイ、オビ河口に於ける輸入品の無稅開放は、西伯利に來る汽船をして製造品を輸入し、未製品を輸出し即ち往復共に貨物を得るの便を有せしむるを以て、外國の企業者等を西伯利に誘致するに至るや論を俟たず。然れども歐羅巴露西亞の企業家の保護に向つて全力を傾注しつゝある政府は、上述の如き北氷洋を經過する商路の開拓に關して絶對的に之れを容認し得るものにあらず、故に西伯利の河口及び極東地方邊境の自由貿易問題は前途尙ほ遑遠なりと云はざる可からず。極東に於ける自由港問題に關しても吾人は如上の見地を以て之を推さんとする者なり。

上述の如く西伯利の自由港が閉鎖せられりしことは、同地第一の資源たる穀産物の輸出上に非常なる障害を醸すこととなり、それがために甚しく過剰なる西伯利市場の穀物はその價格の低下を餘儀なくせられ、農業は不利益を寧ろ破産的の事業なりとの念を抱くもの多く最も險惡なる經濟的危機を西伯利に招徠せんとするの虞れあり。而かも今後と雖も穀物に對する鐵道運賃の値下を實現することは不可能なるを以てならざるまでも、之をなすには先づ時の當路をしてその必要を必ず解せしめざるべからず、是れ短日の間に果して成功し得べきや否や頗

る疑はしき事なり。故に應急の良策として之を見ること妥當にあらず。こゝに於て乎吾人は低廉なる通路即ち海路を開設して、多少なりとも西伯利産原料品殊に穀物輸出の便宜を謀ること刻下の急務なり、先年オビ河口に於ける砂洲を浚深せし以後此通路に依る西伯利産原料品の輸出に對する自然的故障は既に消滅し、カール海に通ずる海峡を経て北部西伯利諸河岸に達する事は唯其年々に依りて一時的支障を見ることあるに過ぎず。尙前記海峡及カール海共に之を通航すること難く、且つ該海峡を通過するも、將又ノーワヤ、ゼームリヤを一周するもカール海に達すること到底不可能なりと云ふ如き事は極めて稀有の事に屬し、普通の年には此の航路は航行自由にして西伯利諸河の河口附近の航路も單に最後の測量及必要なる諸設備(沿岸に於ける無線電信、濬及河港等)を必要とするに過ぎず。然れども該航路は一般に危険視せられ、運賃及保険料の騰貴を招き、又特種の船型を要するを以て、地方産原料品を目的とする西伯利諸河の河口に於ける航行も、輸入すべき若干の外國産商品に對する、關稅の免除又は輕減等の如き一定の特典を要求しつゝあり。是れ船舶は往航の際空船を以て航行し難ければなり。外國事業家のみは、何等露國事業家を誘致するに足らざる關稅上の一時的特典を發表され

し當時既に此の航路を利用せり。然れども露國政府は本國否詳言せば莫斯科工業者に損害を及ぼさん事を虞れて、北部西伯利諸河の河口に確實にして長期に亘る自由港制度の實施を斷行する能はず、蓋し是れ北方海路に於ける唯一の障害なり。革命に先つこと遠からざる時に於て露國政府は特典を與へて此航路に自國事業家を誘致すべき計畫を立てしが、未だ久しからざるに、革命突發して折角の計畫も中止となり了れり。其唯一の秘鍵とも云ふべき北氷洋及び極東兩方面に於ける自由港開設も上述の如く不可能に歸したりとせば、西伯利をして現下の悲境より脱せしむるの途は、種々なる地方製造工業を發達せしめて、露西亞本國との商業的關係を薄弱ならしむる一策あるを見るのみ。茲に於て吾人は、専ら農産物を産する地方は一本の手を以て働きつゝある人間なりて、有名なる經濟學者、フリドリフ、リヌタ氏の金言を想起せざるを得ず。夫れ専ら農耕業を營む地方の住民は、常に迷信無學にして、加之文化及び交通機關の恩澤に浴すること少く、從て政治上勢力ある者少きを以て、斯の如き地方は一般に精神上及び物質上の缺乏を來すものなり。之に反し、諸種の製造工業盛大なる地方は、教育よく普及し、從つて科學及技藝の進歩著しく、交通機關發達し、内外貿易日を逐ふて隆盛に赴き、文明の度著



しきものあるなり。

然れども諸多の事情は西伯利の地に製造工業の勃興することを許さざるものあり(第十章參照)故にせめては半製造工業なりとも之を盛大ならしめ、以て西伯利商業の面目を出來得る丈け新にせしむること、西伯利に於ける未發の勢力を發揮せしむべき唯一の秘鍵と云はざるべからず。

## 第七章 財政及金融

### 第一節 財政

西伯利全土の財政に就きて見るに、西伯利全部が統一的行政機關を有せざると均しく、財政的にも之が統一的組織を見ず。而して各總督府は軍政的の統一を有すると共に財政的統合を以て各州縣に臨み各獨立の施政に當れり。而も此の總督府の財政も、各國殖民地の新施設が莫大なる費用を本國政府に仰ぐの例に洩れず、常に支出超過をのみ來たし、全西伯利に於て未だ二億萬留弱の國庫補助を尙本國政府に仰ぎつゝあるの窮狀を脱するを得ず。而して此の下に隸屬する各州縣の財政も著しく貧弱にして十二州縣中漸く收支償ふに到れるは、黒龍州とアクモ

リンスク州とトポリスク縣とのみなり。他は少くとも五割多きは六割の支出超過をなしつゝあり。さればその財政總額の如きも十年に亘りて著しき膨脹を見ず、依然として、姑息貧弱なる財政狀態に在り。斯は一方西伯利自體の經濟活動が、遅々として發展の跡を示さずして財源の増大を致さざるに因すると共に、亦本國政府が自ら西伯利をして將來有爲なる露國の一部たらしめんとして各總督府及州縣に向つて新施設を強ひしが故なり。之等新施設新事業の主なるものは、西伯利の經濟的文化的開發を促成せんとするものにして即ち移民地區の開設、道路開鑿、鐵道の敷設、衛生施設、更には文化的の積極施設等是なり。今之を州縣別に財政狀態を考察するに其資料聊か舊きに失するの虞あれども、前述の如く著しき變異を見ざるが故に以て現狀を推すに足るべし。今之を列舉すれば左の如し。

#### 後貝加爾州

本州地方収入は、一九一一年に於て約十萬留にして、地租最も多く其二分の一を占め、次は租稅及所得稅にして四分一を占む、此他不動産稅採金者納付並に驛遞の收入等あり。支出は四千四百萬留に上り、三千四百萬留は國庫より補助せらる。今左に一九〇一年以來の收支一覽を示さん。(單位百萬留)

年 度	收 入	支 出	支出超過	年 度	收 入	支 出	支出超過
一九〇一	四、四	九、二	四、八	一九〇七	九、〇	一九、五	一〇、五
一九〇二	四、四	七、六	三、二	一九〇八	七、九	二四、四	一三、五
一九〇三	七、六	八、七	一、一	一九〇九	八、一	二九、五	二一、四
一九〇四	六、三	二一、一	一四、八	一九一〇	八、九	三七、〇	二八、一
一九〇五	八、二	一六、三	八、一	一九一一	一〇、〇	四四、〇	三四、〇
一九〇六	一〇、四	二六、八	一六、四				

市は獨立の財政を有す。一九一二年度に於ける其の收支左の如し。(單位哥)

市 名	收 入		支 出	
	豫 算	決 算	豫 算	決 算
ア ク シ ャ	二二二、六一五	二一三、八九二	二二二、六一五	二二四、八九二
バ ル グ シ ャ	四九〇、五〇〇	五四三、六六三	四九〇、六〇〇	三九七、四四七
ウ エ ル フ ネ ウー ゲ ン ス ク	—	一八、三三七、五五七	—	一八、一二四、六八八
ネ ル チ ン ス ク	八、八八二、六一九	七、二六六、一六七	八、八八二、六一九	七、七〇二、二七七
ム イ フー フ ス ク	一、五三七、四六三	一、五二一、四二九	一、五三七、四六三	一、六四九、五五二
セ レ ン ガ ン ス ク	六三六、五五一	六四〇、七九五	六三六、五五一	五九八、六一六
ツ ロ イ ツ コ サ ー フ ス ク	一三、五四三、六三〇	一二、四九〇、八一七	一三、五四三、六三〇	一二、四七四、三九二
チ タ	四九、七四五、一三八	三八、七三九、六二四	四九、七四五、一八八	四一、五二六、九〇〇

黒龍州

沿黒龍地方總督の管轄する國庫の財政は、年々四千萬留乃至七千萬留の收入不足沿海州財政参照を告ぐるも、一九一四年の本州州費は、約二萬六千五百留の次年度繰越を爲せり。若し現在の地方經營のみに甘んじて新設備を爲さざれば、僅少なる國庫補助に依り獨立し得べしと雖、如何せん本州の開發は尙極めて幼稚にして多大の設備を要す。是れ年々數十萬留の支出超過を告ぐる所以なり。

沿海州

日露戰役迄は隣邦を輕視し極東の施設に餘り重きを置かず、露國獨特の威嚇政策を採り、只表面のみを飾りたるを以て多大の經費を要せざりしが、日露戰役に依りて内容充實の必要を知得し諸般の施設に根本的改造を施すことゝなれり。一九〇五年、極東に於ける政府の支出超過が、例年になき多額(八千七百十萬留)を示したるを見ても、其一斑を知るに足るへし。當地方の最近の總督ゴンダチ氏は皇帝の信任厚く特に拔擢せられて、戰後此重職に任せられし以來、專念實力の充實に努め以て最近に至りたるを以て、本州一般の開發と諸般施設の整備とは、之を戰前に比すれば實に隔世の感あり。従て、本州の財政も漸次調節せられたりとは謂へ、尙國庫支出莫大なること西伯利全土の第一位に在り。一九一三年度に於ける本州

の全収入は僅に千四百二十五萬九千留に過ぎざりしが、支出は九千六百十二萬四千留に達せり。

今參考の爲め一九〇一年乃至一九一一年に於ける極東地方(黑龍沿海、樺太、及勸察加の四州)の收支一覽を示さん。單位百萬留

年 度	收 入	支 出	支出超過
一九〇一	七、四	三三、七	二六、三
一九〇二	七、七	三二、四	二四、七
一九〇三	七、六	三五、一	二七、五
一九〇四	六、七	六七、四	六〇、七
一九〇五	八、五	九五、六	八七、一
一九〇六	一三、三	六五、六	五二、三
一九〇七	一一、九	五九、二	四七、三
一九〇八	一二、三	五六、八	四四、五
一九〇九	一四、七	五八、三	四三、六
一九一〇	一四、〇	六四、一	五〇、一

一九一一年

一六、六

九五、三

七八、七

市は他の州縣に於けると同じく獨立したる財政を有す。其一九一三年の收支決算左の如し。

市 名	收 入(留)	支 出(留)
浦 鹽 斯 德	一、七四二、九七七	一、七八〇、二七二
ハバロフスク	八五六、八一	七五六、三一五
ニコリスクウスーリスク	二五〇、六二一	二五〇、六二五
ニコライエフスク	三九〇、九〇一	三九〇、九〇一

一九一三年以後浦鹽斯德及ハバロフスクの兩市の財政は、稍擴大したれども其他は大差なし。

樺太州

二千留の収入に對し二十五萬留の支出にして其の窮乏最甚し。

イルクーツク縣

本縣の財政は、總督府の所在地たる、レナ河及其沿岸地方に對する事業の多端なるとの爲め常に支出超過を示し、一九〇五年の如きは、日露戰役に際し特別支出多かりしに因り、支出超過五千六百十萬留に上り、平年に於ても尙二千七百萬留以

上なり。今左に一九〇一年乃至一九一一年の收支一覽を示さん。(單位百萬留)

年 度	收 入	支 出	支出超過
一九〇一	八、七	二二、六	一三、九
一九〇二	一一、〇	三二、〇	二一、〇
一九〇三	一三、一	四〇、〇	二六、九
一九〇四	一一、六	五四、八	四三、二
一九〇五	一三、五	六九、六	五六、一
一九〇六	一五、七	六七、一	五一、四
一九〇七	一三、八	四一、五	二七、七
一九〇八	一三、五	四〇、八	二七、三
一九〇九	一二、七	四一、二	二八、五
一九一〇	一三、三	四〇、七	二七、四
一九一一	一五、五	四七、三	三一、八

エニセイスク縣

本縣の財政は、頗る順調にして、收入餘剰を生ずること敢て珍らしからず。假令

支出超過の年と雖、僅に二百萬留内外に止りしが、一九一〇年以降歳出の激増に伴ひて、其超過額亦四百萬留を算するに至り、一九一四年には酒專賣及酒稅減收の結果遂に七百萬留餘の支出超過を見るに至れり。左に一九〇一年乃至一九一一年の國庫收支を表示すべし。(單位百萬留)

年 次	收 入	支 出	餘剰又は超過額	年 次	收 入	支 出	餘剰又は超過額
一九〇一	三、四	三、一	餘剰 〇、三	一九〇七	八、一	八、七	超過 〇、六
一九〇二	三、六	三、三	同 〇、三	一九〇八	八、九	九、四	同 〇、五
一九〇三	四、〇	三、八	同 〇、二	一九〇九	八、六	一〇、四	同 一、八
一九〇四	四、七	六、八	超過 二、一	一九一〇	八、四	一二、七	同 四、三
一九〇五	七、三	六、八	餘剰 〇、五	一九一一	八、六	一二、六	同 四、〇
一九〇六	八、一	七、〇	同 一、一				

酒稅及酒專賣に依る一九一四年度の歳入は、二百四十四萬千三百八十留にして、之を前年度(一九一三年)に比較すれば、二百十八萬九千二百二十留の減收とす。序に縣内各市の收支豫算(一九一四年度)を表示すれば、左の如し。(單位留)

市 名	收 入	支 出	餘剰又は超過
クラツヤールスク	九八八、七六〇	九八七、八三三	餘剰 九二七
エニセイスク	三八、二三一	四〇、六九〇	超過 二、四五九

四伯利經濟地理

カンヌク	二三五、八二三	二三四、〇二七	餘剩	一、七九六
アーチンヌク	一三八、二九六	一三七、〇七六	同	一、二二〇
ミヌシンスク	九六、八九五	九一、三三七	同	五、五五八
計	一、四九八、〇〇五	一、四九〇、九六三	餘剩	九、五〇一
			超過	二、四五九

四五八

ヤクーツク州

本州の財政は貧弱にして一小都會にも及ばざる状態に在り。即ち一年の歳入百萬留以下歳出百五十萬留以下にして、四五十萬留の歳出超過を見ること多し。左に一九〇一年以降一九一一年に至る收支を示さん。(單位百萬留)

年次	歳入	歳出	支出超過	年次	歳入	歳出	支出超過
一九〇一	〇、五	〇、九	〇、四	一九〇四	〇、六	一、二	〇、六
一九〇二	〇、五	〇、九	〇、四	一九〇五	〇、八	一、一	〇、三
一九〇三	〇、六	一、一	〇、五	一九〇六	〇、九	一、一	〇、二
一九〇七	〇、九	一、二	〇、三	一九一〇	一、一	一、四	〇、二
一九〇八	一、〇	一、二	〇、二	一九一一	一、〇	一、五	〇、五
一九〇九	一、〇	一、五	〇、五				

トムスク縣

本縣は、鋭意地方の開発に力を用ふる結果、之が支出は常に収入に對して倍額以

上の超過となること、例へば一九〇五年度歳入千八百六十萬留、支出七千二百四十萬留にして、結局政府の缺損五千三百八十萬留の鉅額を算せし一事に徴し得べきが如し。而して財源の主なるものは、酒精專賣、消費稅、商工業稅及國財廳の收入に屬するもの等にして、支出の大半は縣内の交通及農牧の發達に消費せらるゝが如し。左に一九〇一年乃至一九一一年の收支を表示すべし。(單位百萬留)

年次	歳入	歳出	支出超過	年次	歳入	歳出	支出超過
一九〇一	七、八	二九、六	二一、八	一九〇七	二五、五	五七、〇	三一、五
一九〇二	一〇、七	三八、七	二八、〇	一九〇八	二八、五	六九、五	四一、〇
一九〇三	一五、六	四〇、一	二四、五	一九〇九	三一、七	六五、六	三三、九
一九〇四	一六、八	五、九三	四二、五	一九一〇	三〇、九	六八、五	三七、六
一九〇五	一八、六	七二、四	五三、八	一九一一	三二、七	六九、五	三六、八
一九〇六	二二、〇	六八、二	四五、二				

而して縣内十二市の一九一三年に於ける歳出入は、四百〇九萬七千七百五十留にして、之を各市に區別すれば左の如し。(單位留)

市名	歳入	歳出	歳入額ミ等し
トムスク	一、九三、七三	五、四、七三	三三、九三
バルナ	一、四三、七三	三、一、七三	一、四〇、三三
カイン	一、四三、七三	三、一、七三	一、四〇、三三
マリク	一、四三、七三	三、一、七三	一、四〇、三三
クズネ	一、四三、七三	三、一、七三	一、四〇、三三
ノチニコラ	一、四三、七三	三、一、七三	一、四〇、三三
イェフスク	一、四三、七三	三、一、七三	一、四〇、三三
カルイ	一、四三、七三	三、一、七三	一、四〇、三三
タター	一、四三、七三	三、一、七三	一、四〇、三三
ルスク	一、四三、七三	三、一、七三	一、四〇、三三
トム	一、四三、七三	三、一、七三	一、四〇、三三
タイガ	一、四三、七三	三、一、七三	一、四〇、三三

ナールイム 合計

三、六、四 四、〇七、七〇

アクモリンスク州

財政に關しては、セミバラチンスク州の部に後述するが如く未だ精確なる報告を得る能はざるも、一九一三年度に於ける收入の重なるものは、地租其他の地方税並に附加税三百十四萬留、消費税三十八萬留、商工税二十二萬七千留等にして、支出は州廳費以下移民、道路、山林、教育、衛生等諸般の施設經費約八百萬留を始めとし、其他約百萬餘留を出でざるが如し。但し一九一二年度の歳費は、收入約六百五十萬留、支出約九百十萬留なりしと云ふ。

トボリスク縣

本縣の財政は頗る順調にして、政府は常に多少の利益を收めつゝあり。是れ官營事業の比較的少き結果に外ならずして、一九〇一年以降一九一一年に至る十箇年間、少きは百七十萬留、多きは六百八十萬留の収益を擧げたる如き是なり。即ち左表の如し。(單位百萬留)

年次	收入	支出	收入超過	年次	收入	支出	收入超過
一九〇一	七、八	三、七	四、一	一九〇二	八、一	五、一	三、〇

一九〇三	一一、五	六、八	四、七	一九〇八	一四、二	八、八	五、四
一九〇四	一一、八	八、六	三、二	一九〇九	一四、〇	七、九	六、一
一九〇五	一二、三	一〇、六	一、七	一九一〇	一四、三	八、〇	六、三
一九〇六	一四、〇	七、二	六、八	一九一一	一一、〇	七、五	三、五
一九〇七	一三、七	八、〇	五、六				

セミバラチンスク州

本州の財政はアクモリンスク、セミレーチエンスクの兩州と包括計算せられ、獨立會計の報告を得ざるを以て、此に其總計を示すべし。即ち一九〇一年以降一九一一年に至る十箇年間の統計に徴すれば、此等三州の財政は毎年百五十萬留乃至千二百七十萬留の支出超過なること凡そ左表の如し。(單位百萬留)

年次	收入	支出	支出超過額	年次	收入	支出	支出超過額
一九〇一	六、一	一〇、八	四、七	一九〇七	一一、八	一四、七	二、九
一九〇二	六、四	一〇、九	四、五	一九〇八	一四、五	一六、〇	一、五
一九〇三	七、八	一〇、四	二、六	一九〇九	一五、七	一九、一	三、四
一九〇四	八、六	一二、三	二、七	一九一〇	一六、六	一九、二	二、六
一九〇五	一〇、〇	一九、五	九、五	一九一一	一五、八	二四、〇	八、二
一九〇六	一一、七	一四、二	二、五				

## 第二節 金融

歐洲戰前に於ける西伯利の金融は、一般に緩慢を極め、多くの銀行は實行家の求に應じて貸附をなしたるのみならず、自ら進んで穀類、家畜、礦物、木材等の諸事業に投資し、外國輸出入貿易又は國內の取引に従事するの姿なりき。例へば露國外國貿易銀行、西伯利商業銀行等が、中亞細亞に於ける繭取引に着手し、家畜の取引に對して西伯利商業銀行、露國外國貿易銀行、露國商業銀行等之に着眼して經營に當れるものあるが如し。露國外國貿易銀行は砂糖の西伯利への輸入を兼營し、同行及露西亞銀行は棉花の西伯利輸入を策しつゝあり。之が爲めに一般貿易業者の蒙ふむる打撃實に大にして、爲めに同業者の手を引くに到れるもの出でしが、未だ露西亞本國に於けるが如き影響を見るに到らず。そは西伯利商業が多く小規模にして不振なる狀況にあると、一般經濟界が開發を要すること多き新開地に拘らず發達の遅々たるに因せるなり。

西伯利金融界が本國に於けると等しく斯る特種の性質を有する外に西伯利はその貸附利子の高率なる點に於て特徴を有す。その有價證券の擔保利子四分五厘乃至九分五厘就中六分乃至六分五厘のもの最も多く、帝國銀行の公定貸附利率

六分なるが如きは、列國中唯丁抹銀行の一あるに過ぎず。

西伯利の金融を掌る銀行は、帝國銀行(資産二億 積立金二千四百萬留)露西亞銀行(資本金四千九百七十萬留)

西伯利商業銀行(資本金二千五百萬留 積立金千五百萬留)露國外國貿易銀行(資本金五千五百萬留 積立金千七百萬留)露國商工銀行

(資本金五百萬留 積立金九百五十萬留)ヤロスラウスコストロームスキ農業銀行、市立相互貯蓄銀行及

其他個人金融業者なり。相互貯蓄銀行以外の銀行は皆本店をベトログラードに置き、支店を各重要都市に設置し、更に地方經濟中心地には出張所を設けて、西伯利各地の金融に當らしめ、更に邊僻の地方には金融組合の設けありて、當該地方の金融を掌れり。各地は沿革及産業狀態よりその金融狀態を異にするが故に、之を各州縣に分ちて之を略述せんとす。

沿海州

本州の金融は浦鹽斯德の大商港が南端に偏在する爲め、南部は豊富にして北部は貧弱なり。金融機關としては帝國銀行、露亞銀行、西伯利亞商業銀行の各支店、市立相互貯蓄銀行、組合銀行、ヤロスラウスコストロームスキ農業銀行、ニーゼゴロドスコサマルスキ農業銀行出張所、松田銀行、クンストアリベルス金融部、市營質店、多數の貯金局及五十八箇の村落金融組合あり。左に一九一三年度の重なる





ふのみにして未だ貸出を爲さず。州府既に斯の如し。他地方の金融亦論するに足らざるなり。而して州内郵便局亦僅かに現金輸送を取扱ひ居れるのみ。  
樺太州

金融機關としてはアレキサンドロフスキー町にて二三の商人之に當るのみにて極めて不便なり。  
後貝加爾州

州府チタに在る露亞銀行、西伯利商業銀行、帝國銀行及其他農業銀行の各支店及市立相互貯蓄銀行等本州金融の中心となりて、帝國貯金局及郵便電信局亦之を助け、村落には金融組合、貸金及貯金組合、貸金及貯金所等の設けありて、村落金融に當れるが、本州にはブリヤート族多く土人間には講組織の如き金融機關あるも、漸次文明的金融機關を利用するに到れり。チタ市に次ぎウエルフネウーヂンスク、ツロイツコサフスク、ネルチンスク等地方の金融中心となり居れり。  
イルクーツク縣

各市に於ける銀行、質店、帝國貯金局、及び郵便電信局等の外、村落金融機關として、金融組合、貸金及貯金組合、村落組合、貸金及貯金所並に小銀行の設けあり。一九一

三年に於ける組合の株主は一萬四千二百六十二人にして資金七十九萬四千百留を算せり。即ち左の如し。

年次	金融組合數	貸金及貯金數	村落組合貸金及貯金小銀行	株主總數	總資本(單位千留)
一九一一	五	—	三五	—	—
一九一二	三五	四	三五	六七四	二、八一
一九一三	—	—	—	一、四二六	七九四、四

本縣の村落金融機關は一九一一年初めて其萌芽を發してより、發達著しく一九一三年には、其組合數不明なれども、株主數は前年の二十一倍強、資本額は實に二十八倍強に達せり。  
エニセイスク縣

縣内の道都大邑には、概ね、帝國貯金局支部、郵便電信局、露亞銀行支店、西伯利亞商業銀行支店、ニーゼゴロドスコサマルスキ農業銀行出張所、ヤロスラウスココストロームスキ農業銀行出張所、市立組合銀行、及市立質屋等の金融機關の設けあり。其他の村落にも亦金融組合(一九貸金及貯蓄組合)、村落貸金及貯蓄所(三)、村邑銀行(二六)等の組織ありて、株主三萬五千人、資本百六十八萬餘留を

算す。然れども其施設未だ充分ならざるを以て、土地の開発せらるゝに伴ひ、逐次之が増設を怠らざるが如し。

ヤクーツク州

金融機關はヤクーツク市にある露亞銀行支店と市立相互貯蓄銀行との外に郵便局及若干の貯金局出張所並に、多數の村落銀行の設あるのみにして、土地未だ甚しく之が施設を必要とせざるに似たり。蓋し、土人との取引に、今尙ほ、物々交換の盛に行はるゝ如き其一斑を知るに足るべし。

トムスク縣

各市に於ける銀行、貯金局及質店等の外地方到る處に、組合金融諸機關の設ありて、一九一四年に、其數三百七十八、組合員二十六萬七百三十四人を算し、年六百萬留餘のバランスを爲す。

アクモリンスク州

金融機關には都市の諸銀行を始めとし、村落組合、金融機關、農業銀行、貸與貯金組合等の設あり。一九一〇、一九一一の兩年に亘る凶作は、さらでだに組合金融機關の發達を促して止まざりしに、帝國銀行の更に其設立を勸奨したる結果、一九〇九

年頃全數僅に八箇を算するに過ぎざりし本州の金融機關は、一九一一年三十九箇に増加し、翌十四年一月初旬には、遂に百四十八箇に激増して其取引高も亦六百萬餘留を數ふるに至れり。左に同年度に於ける金融機關の種類及郡別所在數を示さん。

郡	名	組合金融機關	貸與貯金組合	其他	計
アクモリンスク		一四	一	一	一六
アトバサル		一七	一	一	一九
コクチエターウ		二八	五	一	三四
オムスク		二一	一八	一	四〇
ペトロバウロフスク		三八	一	一	三九
合	計	一八	二五	五	一四八
トボーリスク縣					

各市に於ける金融機關の外、重なる村落には、種々なる組合金融機關の設ありて、移民局の奨励に依り、逐年其數を増加す。即ち、一九一四年末の計算に依れば、此等の機關は合計百七十餘にして、年額約百二十萬留の融通高あり。此種の金融機關

としては、相當に効果を擧げたるものといふべきなり。  
セミバラチンスク州

金融は一般に緩慢にして、而も利率は高く、年二割内外なるを普通とす。金融機關は各市に於ける諸銀行支店又は出張所、貯金局、相互貯蓄銀行等の外、又は村落に於ける金融組合ありと雖も、後者は未だ設置不充分にして、融通力大ならず。且つ土人間に於ては對人信用に依る、貸借盛にして銀行、其他の機關を利用すること極めて尠く、現在に於ては、殆ど其必要を感せずる模様なり。

戦時に於ける西伯利の金融

西伯利の金融機關は、一九一六年中物價の騰貴、工業界の不振、農民の困憊、軍需品の注文并に紙幣濫發等の諸因によりて圓滑を缺き頗る危機に瀕せる状態にありき。従て銀行の多くは専ら緊縮の方針を執しつゝありしも、獨り西伯利商業銀行のみは毫も之に介意せず、穀類、貨物、不動産等に貸付を行ふこと平時に選ぶ所なりき。一方市民側に於ては可成的金属の擔保品を引出し、貨幣を預金するの風を生じその額却て平時に超過するに到れり。又市營の質屋に貴金属の質物影を絶つと共に、前に入質されたる物、又は質流品等は競ふて質受或は買收せらるゝため、

漸く之を見ざるに到れりと云ふ。蓋し貨幣の信用地に墜ちて相場一定せざる結果なり。市内一般の入質商平時よりも減少し反對に貯金増加したるが、農村にその傾向なきを以て見れば、金融の都會に偏せるを知るに足らん。革命直前發行したる二十億の軍事公債を取扱ひし露西亞銀行各支店の成績を見るに、チタ、クラスノヤールスクにては四十萬留に滿たざりしも、哈爾濱は七十餘萬留に上り、上海の如きは百萬留を超え、新嘉坡又殆んど百萬留に上り、大連の如きは八萬留を超えたりと云ふ。是れ西伯利地方が政府を信用せざりし結果なりと雖も、又以て金融状態の近況を知るに足るべし。

露貨の相場は倫敦市場に於て定めらるゝものなるも、戦亂の結果時處に由りて各地一定せざるに到り、例へば浦鹽斯德にて留百に對し金五十八の場合に於て、哈爾濱にては五十六、イルクーツクにては六十、彼斯堡にては六十一なるが如し。

## 第八章 交通及通信系統

### 第一節 交通系概説

西伯利交通の自由なる發達を阻害せるは、其尨大なる面積と人口の稀薄なる事

なり。西伯利最初の露國住民は、長期間自然的通路(河川)と各河川間の平地に依りて満足し、且唯河川網の異常なる發達と其多くが上流に於て相互に近接するが爲に、十七世紀中露國の探險者流は五六十年間に亘りて容易に亞細亞大陸の最東北部に達するを得たるなり。西伯利の河川網は、烏拉爾山脈の爲に歐露ウオルガ流域の諸河川と分離さるゝと雖も、オビ河下流の左支流とペチョーラ河右支流との間には、河川間の低地を経て交通する通路あり。カマ河の支流たるチュールツワヤ河も亦、カマ河を多數の小川に依りてオビ河と接近せしめ、更にツウール及びトポール河と接近せしめたり。一五九七年に開通せしペビーフスク街道(ソリカムスよりウエルホツウーリに至る)は、幾もなく不便極りなきに至りたるより、更にウエルホツウーリよりチエソーツキ河に達し、尙同河に依りてソリカムスクに至る水陸混交の路程を開設せしが、是れ亦頗る惡路なりしも、尙長く唯一の通路として存在せり。往昔のノヴゴロド人、並に其後に於けるアルハンゲリ人及ビネガ人等は、孰れも海路を利用せり。即ちユーゴルスキー海峡を経カール海へ出で、且つヤマーラ(ムーツチナヤ)河間の低地——ゼリョイナヤを経由してオビ、タゾフの入江に達せり。十七世紀中西伯利に於ける商品の運送は、凡てソリカムスクよりウ

エルホツウーリ又はイルビーツ自由村に送られ、同所よりツウリンスク、チューメン及びトポリスクへ送り、若しくは更にイルツイシユ、オビ兩河に依りて西伯利の南部へ輸送せしが、漸く現今のトポリスク縣南部諸郡へ移住開始されたる十八世紀の初頭に至りて、其距離を著しく短縮し、且つ南方に移れる陸路の街道を開通し、更に既に十九世紀の上半に至りては、莫斯科街道はチューメンよりヤルトローフスク、イシーム、チユカリンスク、オムスクに至り、更にバラビンスカヤ曠原を経てカインスク、コルキワン及びトムスクに通せり。而して此の道路に依りて西伯利商業貨物輸送(小麥及び金の輸出と歐露よりの精製品の輸入)は、オビ河上に汽船業の出現する迄(西伯利に於て初めて汽船の進水せしは一八四三年又は一八四四年なり)行はれたり。一八六〇年中チューメンよりトムスク迄十隻の汽船航行せしが、前世紀の九〇年代に於ては既に六十五隻に達し、一八九二年に至りては百四十隻に達せり。汽船の運轉はベルム、チューメン兩地鐵道に依りて連絡せし以後増加し、之が爲に西伯利貿易の中心は陸路より水路に轉せり。即ち鐵道は西伯利の境界より更に歐露に貨物を輸送する便利を開けり。一八八五年ベルム、チューメン鐵道の完成する迄、西伯利の水路に依る貨物の輸送は、二百五十萬布度を超えざ

りしが、ウオルガ、カム兩河及びオビ、イルツィシユ兩河流域は前記鐵道に依り連絡せられず。唯西方より東方へ西伯利鐵道幹線の開通せし事は、西伯利に一の經濟的變革を行はざるべからざりき。併も現代に至るも尙終熄せざる此の經濟的變革は、既に夙に前世紀の六十年代より其素地を開始せり。即ち貿易の振興移民運動の發達、西伯利内地に於ける交通の改善等は、世界的市場に於ける經濟的變革の變革に伴ひて西伯利商業變革の素地を成せり。

### 第一節 陸路

西伯利に於ける交通路は、鐵路及水路其の脊髓となりて、郵便路及農家用路其の手足となりて相補助し、西伯利開發の偉功を奏しつゝあり。

郵便路は所謂國道にして、鐵路に亞ぎ完備したる陸路とし、十二露里乃至三十八露里毎に官營請負の驛傳ありて、車馬を備へ郵便の遞送に任ずると同時に、軍人及官民旅客の乗用に供す。其の料金は地方に依り異れども、西部西伯利にては馬一頭一露里三哥乃至十哥とす。若し郵便物多きか、又は官吏軍人の乗客多くして車馬不足の際には、普通旅客は特別料金を以て農馬を雇ふか、又は郵便車馬の空き來るを待たざるべからず。此等郵便物及旅客の外輸出入貨物も亦此の街道を運搬

せらるゝこと勿論にして之等は普通農車馬に依るか又は運送業者の手を経るを以て地方時期及貨物の等差に因り其の額を異にすれども、大約一露里一布度に付〇、〇八乃至〇、三哥の料金を支拂はざるべからず。

農家用路は郡道又は村道にして、郵便路の補助機關となり地方交通の便に供せらる。此の道路に由る時は、皆農馬を雇ふの要あるを以て其の料金一定せず。

家畜専用路は、家畜の移動に専用するものにして、橋梁は勿論劃然たる道路の設けなく、曠野山林又は河域を漫然通過し居るを以て、屢々其の通路を變更することあり。

今之を各地方に亘りて詳述せん。

#### 一、極東地方

極東地方は、その開發の西部より後れたる爲めに道路の施設も、銳意本國政府の之を計るものあるも、年々一州に對し數百萬留の道路費を計上す未だ到底充分の域に達するを得ず。殊に道路の粗惡なることは露國の一名物なり。況んや極東の邊陲に於てをや。橋梁は不備にして降雨の節は國道たる郵便路と雖も交通屢杜絶して、從て物資の大部分を他地方より供給せらるゝ奥地にありては、物價の不

廉なること想像の外にあり。殊に勘察加州にありては、多くは牛馬を通ずるにすぎざる通路又は橋を通すべき苔蘚地若くは冬季凍結の際は水陸の別なきに到る道路なるを以て、恰も渺茫たる海上を行くが如く、年々多少變更するを常とし、車道の如きは、勘察加半島を横斷するペトロバウロフスク、ポリシエレーツキ間のもの存するのみ。一般に道路は極めて險惡なるが上に途中休憩宿泊の設備なく、三十露里乃至は二、三百露里を隔て、土人又は露人の村落點在すれども、到底旅客の便に供すべきものなきを以て、旅行者は必ず天幕及糧食(犬用)を携帶し且つ土人の案内者を雇入れざるべからず。今極東地方に於ける主なる國道郵便路を擧ぐれば左の如し。

## 勘察加州

- 1、勘察加州沿岸迂回本道路(四、八二六露里)  
ヤクーツク——オホツク——オラ——ヤムムスク——ナヤハン——ギジガ——コリヤコーフ——レスノールウスコエ——クリユチエーフスコエ——ウエルフネム——チャツカ——ペトロバウロフスク、
- 2、チギーリ、ヤウイーノ間の勘察加西海岸路(八四〇露里)

3、ポリシエレートスキ、ペトロバウロフスク間の勘察加半島横斷路(一三〇露里)

4、ペトロバウロフスク、オリストールコエ間の勘察加東海岸路(一三六〇露里)

5、ノヲマリンスク、マルコラ間の國道(七〇〇露里)

アナヅイル河岸に沿ふ。夏は小艇にて下り十二三日、上り二十七八日、冬季は犬橇にて十日乃至十六日を要す。

6、マルコラ、スレトネカルイムスク國道(一六〇〇露里)

本路は目下交通なし。一八九二年オルースライエフ氏は十二月十五日ハバロフスクを發し、本路により翌年四月二十日マルコラに著せりと云ふ。

7、マルコラ、ギジガ道(八〇〇露里)

本路は冬季犬橇にて十八日乃至二十五日を要す。

8、オラ、カルイム地方道(二〇〇〇露里)

本路は勘察加州よりヤクーツク地方に通ずる唯一の通路にして馴鹿又は馬背により辛うじて交通すべし。夏季バウーズカを利用すれば四十餘日、冬季橇によれば三十餘日を要す。

## 沿海州

- 1、ラズドーリノエ、ボシエット間(一九二露里)
  - 2、シユコートーヲ、オリガ間(三七八露里)
  - 3、ニコリスクウスリスク、アヌイチの間(二〇四露里 3/4)
  - 4、ニコリスクウスリスク、ホルターウスカヤ間(二六七露里 1/2)
  - 5、ニコリスクウスリスク、カーメンスカヤ間(一〇四露里 3/4)
  - 6、ハバロフスク、ニコライエフスク間(一八九六露里 1/2)
- 他にニコリスクウスリスク郡村道九、イマン郡村道一六、オリガ郡村道三、ハバロフスク郡村道一五あり。

樺太州

道路の開鑿は未だ工事中のもの多く、年々探險を進めつゝありしも、歐洲大戰となるや事業上の一般趨勢本州にも及び、之が實現を見ざる間に革命の變亂となり、此種の計畫は全く絶望の姿となれり。

黒龍州

- 1、ブラゴウエシチエンスク、ハバロフスク間(七五四露里)
- 2、チエルニヤーエヲ、ゼーヤ間(一五四露里)

- 3、ライチハ、バシコーワ間(二七三露里)
- 4、ラツヂ、チニルキ間(二八八露里)

その他に郡村道五、延長八、九五〇露里、及移民路六二、延長二、九七八露里あり。

後貝加爾州

- 1、スネージンスク、ムイソーウスク間(九〇露里)
- 2、ムイソーウスク、キヤフタ間(一九六露里)
- 3、ウエルフネウーヂンスク、チタ間(四五五露里 1/2)
- 4、ウエルフネウーヂンスク、セレギンスク間(一一三露里 3/4)
- 5、ウエルフネウーヂンスク、ツロイゾコサーフスク間(二一九露里)
- 6、ペトロフスキザラード、ビチュラームホルシビル間(四五〇露里)
- 7、ツロイツコサーフスク、ビチュラ間(一〇五露里)
- 8、タタウーロラ、バルグヂン間(二七一露里 1/4)
- 9、マクカウエーエヲ、グイラ間(二五五露里)
- 10、スレーチエンスク、ネルチンスク間(二七五露里)
- 11、ボリジャ、ネルチンスキザラード間(二二三露里)

- 12、スレーチエンスク、ブラゴウエシチエンスク間(一、一八二露里<sup>3</sup>4)
- 二、東部西伯利

- 1、クラスノヤルスク——エニセイスク間(三二一露里)
  - 2、エニセイスク——ツルハンスク間(夏一〇〇九〇露里、冬一〇六八露里)
- 本路は夏季は陸、冬季はエニセイ河上に由る。
- 3、アチンスク——ミヌシンスク間(三三三・五露里)

本路は附近農牧業盛んなるが故に五箇の枝道を有す(延長三百五十露里)

- 4、クリユクウエンナヤ——ルイビンスコエ間(三一露里)
  - 5、カンスク——ルイブノエ間(三二〇露里)
  - 6、ツイレイト——バラカンスク——ウスチウダ間(一六六露里)
  - バラカンスク——ウスチウダ間は普通農村路なり。
  - 7、イルクーツク——ヤクーツク間(夏二七六六露里、冬二七三二露里)
- 本路は夏はイルクーツクよりジガロに至る三百七十五露里は郵便馬車に依り、夫よりウスチクツよりは定期郵船にて交通す。冬は全部櫓又は馬車に由りヤクーツクに達す。西伯利鐵道よりヤクーツク州に至る唯一の道路なるを以て

レナ河上汽船航行の期の如きは、人馬の往來絡繹として頻繁を極む。解氷及結氷の始終二ヶ月間はシガセヲ以て遠は、交通全く杜絶す。

- 8、イルクーツク——アレキサンドロフスコエ間(七〇露里)
- 9、ジガロラ——ズナーメンスコエ間(二五露里)
- 10、ツルン——ポリシエマームイルスコエ間(三〇・八露里)
- 11、ウスチクート——ニージネイリンスク間(二二三露里)
- 12、ウイチーム——ボタイボ間(二〇〇露里)

此間山岳重疊し、道路開設の困難なるより、目下ウイチーム河上を利用す。四月下旬より五月上旬に至る一箇月と、十月下旬と十一月下旬に至る一箇月は、交通全く杜絶す。冬は櫓により夏は汽船又は小艇によりて交通す。

- 13、ヤクーツク——オホーツク間(九九六露里)
- 此路は道路甚だ險惡、一週二回馬背によりて郵便物を運搬す。

- 14、アヤン——ヤクーツク間(水路利用一、九〇八露里、陸路九五三露里)
- 此間に二路あり、一は夏季レナ河を下りアルダン、マヤの兩河を溯り、ネリカンに至る千七百露里汽船を利用し、夫よりヤプロノイ山脈を経てアヤンに至る此間



二百八露里にして總計千九百八露里なり。水路は六月上旬及八月上旬に二回の定期汽船を有す。目下海路輸入外國品無税地域たるヤクーツク州に輸入せられつゝある茶及若干の日本雜貨の如きは、夏期皆此の水路を利用すべく、アヤン港を経て馱馬若くは鹿の背に由り彼のヤプロノイ山脈を超へつゝあり。一は冬期用通路にして、ヤクーツクより東南に向ひアルガ河の中流を横り正東に轉じウスチャイスクに至り夫よりマヤ河を縫ふてネリカンに達す。オホーツク間の郵便路に比し山多く險難なるが故に目下殆んど廢棄に屬す。

15、ヤクーツク——ウイリユイスク間(六一八露里)

16、ヤクーツク——ウエルホヤンスク——スレドネコルイムスク間(二、二九五露里)

17、ウイリユイスク——ウエフネウイリユイスク——マルヒンスカヤ——スンター

リスク——ホチンスク間(夏四一七露里  
冬四〇八露里)

18、スレドネコルイムスク——ニージネコルイムスク間(夏五四〇露里  
冬四七〇露里)

19、スレドネコルイムスク——ウエルフネコルイムスク間(夏四七〇露里  
冬四四〇露里)

### 三、西部西伯利

西伯利鐵道開通以前には西伯利全土を貫通する大街道ありて、西伯利開發の大動

脈たりしが、鐵道開通以來全く能を失ひ現今西部西伯利に於て活動せる國道は悉く鐵道及水路と直交して連絡するものゝみに限られたるの觀あり。されど鐵道沿道より遠き奥地にありては依然として郵便路の恩恵を受け喜びつゝあり。

1、トギーリスク——ベレンゾーフ間(八六七露里 1/2)

2、サマローラ——スルグート間(二五一露里 1/2)

3、トボーリスク——チユーメン間(二五六露里 1/2)

4、トボーリスク——オムスク間(四七八露里 3/4)

5、チユーメン——オムスク間(六三二露里 3/4)

6、ヤルトローフスク——クルガン間(二八六露里 1/2)

7、イシム——ペトロバウロフスク間(一六一露里)

8、オムスク——タラ間(二八八露里)

9、タラ——ゴトブートラ間(三一四露里)

10、ペトロバウロフスク——アクモリンスク間(五六二露里)

11、オムスク——セミバラチンスク間(七二七露里)

12、セミバラチンスク——バルナウール間(四七八露里)

13. パルナウール——ノライエフスク間(二二〇露里<sup>1/2</sup>)
14. パルナウール——クズネーツクリ(三二三露里)
15. トムスク——ナルイム間(四二〇露里<sup>1/2</sup>)
16. ビヤノヤルスク——ザイサンスキーポスト間
17. ウスチカメノゴールスク——ズイリヤンスキ鑛山間
18. ウスチカメノゴールスク——アルタイスク間
19. トムトク——ネリユビンスコエ間
20. グルガン——ブレスノゴールスク間
21. チューメン——ツウリンスク間
22. ベツトホーラ——ノラルイビンスク間
23. ノライエフスク——カメニ間

此の他の郡村道多くあるも、その稍完備せるはトムスク縣及エニセイスク縣にすぎずして、其他の州縣に於ける不備にして粗惡なること謂ふべからず。

### 第三節 鐵道

#### 第一 既設鐵道

#### 一 西伯利鐵道概説

西伯利鐵道敷設の議は、既に一八六〇年代に政府部内に生じ居たるも、單に歐露之を大にしては露國一國の利害の見地より企圖せられ、西伯利夫れ自體の經濟的發展を目的とするものにあざりしが、其西伯利の經濟的發展を目的とするに至りしは漸く八十年代の事に屬す。一八九二年中、チエリヤビンスクより東方に向つて鐵道の建設を開始し、一八九四年に至てはオムスクに達し、一八九五年にはオビ驛迄一八九六年にはクラスノヤールスク迄、一八九八年に於てはイルクーツクを越へ、同年より起工せる東清鐵道は一九〇三年に至りて全通し、茲に至りて西伯利鐵道は大平洋諸岸へ達するを得たり。更に一方一八九一年起工せる烏蘇里鐵道は一八九七年に浦鹽斯德ハバロフスク間の全通を見たりしが、黒龍鐵道は一九〇八年に漸く起工の緒に就き難工事も遂に一九一七年四月竣工し純露領内に於ける全通を見たり。

西伯利の經濟的生活に對する鐵道開通の特別の影響は、専ら西部西伯利に於て現はれたり。蓋し東方へ進むに従つて西伯利より輸出する産物の運賃は高率となれり。且つ奥地諸地域が産物に乏しき爲なり。西伯利幹線の開通が與へたる

經濟的效果は、多種多様且つ重要なり。

(一)先づ原料品の輸出并に工場製品及び其他諸物資の輸出を増加せし事にして、此の現象は開通當初より現はれたり。即ち左の二表は最も良く之を表せり。

輸出の増加

	一八九七年	一九〇三年	一九〇五年
肉	五二四、二〇二	一、四〇六、四四六	一、一四四、五一七
獸毛	一九七、四二四	三七〇、三三七	四一八、六七一
柏胡桃	一三、二五九	一八四、三六八	二五四、四〇七
未製品たる皮革	九四、〇三二	二二四、六七八	二九九、四九三
豚及び豚脂	二八、五二二	五五、七六九	一〇六、九七二
屠殺したる野禽	二〇七	六七、九八一	三七、八五八

西伯利産原料品の間斷なき増加は、二時的障害は偶發的原因即ち穀物及牧草等の不作に由りて生ず、原料品自體の製産の増加を證明するものにして、西伯利鐵道開通の特に顯著なる結果の一と認めざるべからず。鐵道の開通及輸出の低廉延いては輸入物資の輸送を著しく低廉ならしめ往時貨物の輸送は例へばトムスク

よりイルクーツク行の貨物は、一布度に付八分の一哥なりしも、今や十三分の一哥乃至十五分の一哥に低減せり、之が爲に左表に瞭かなる如く西伯利に對する輸入をも著しく増加せり。

	一八九七年	一九〇三年	一九〇五年(單位封度)
砂	二五七、二三三	一、〇〇二、九〇二	一、〇一二、四六八
鐵、銑鐵、鋼鐵	三〇三、五四二	一、〇二六、五四二	九七〇、九九五
雜貨	二二〇、三五八	六五一、〇四〇	三八八、三五二
石油	一一七、四五八	九二五、三二一	八八二、八二三
鹽	一五、三三九	二一六、七五九	二四三、〇四六
農具	五一、一三二	一、〇六一、五三九	五四五、二九五

(一)一九〇五年に於ける輸入の減少は、單に戰地へ送附する軍需品の爲に線路の壅塞せられし結果に過ぎず。従つて一九〇三年度の數字は、鐵道の開通に關係せる輸入の増加を一層良く表はせり。

(二)輸出の増加は、西伯利住民の購買力を昂め、購買力の増加は輸入増加の因をなせり。

(二)西伯利鐵道開通の第二の主要なる結果は、同地商業の性質及形式の變化にして之に關しては既に述ぶる所ありたり。

(三)之に次ぐ(又第二の結果とも密接の關係ある)結果としては、輸送の中心たる鐵道沿線に於ける多數の市邑を擧げざるべからず、之に關しては第九章に於て詳論する所あるべし、隣接地域に對する商取引の中心地たる多數の廣大なる部落は、多數の鐵道停車場の附近に出現して發送せり。(イジモールスク、タタールスク、スズゼーシカ、ボゴートル、ムキノウスク等)。又鐵道の恩惠を蒙らざる諸市邑は、忽ち經濟的疲弊に陥り其商取引は減少し商買の數を減せり。(エニセイスク、ターラ)

(四)鐵道幹線の開通は左表に明瞭なる如く著しく移民の運動を發達せしめたり。

(保護移民の増加を示す)

一八九七年	一八九八年	一八九九年	一九〇〇年	一九一二年
三五二、二〇二	九〇九、二六八	一、〇一七、七七八	一、二二四、三〇二	三、四六四、四九七

勞働力を有する移民の渡來は、重大なる經濟的價值を有す。鐵道の恩惠に依りて西伯利内に於ける移民農業勞働者の轉移を可能ならしめ、之が爲に西伯利產原料品の製産力を増大し、其輸出を激増せしめ、又延いて住民の購買力をも昂めせし

め、地方旅客の移動は三分の一強を増加せり。

(五)西伯利鐵道は豫期の如く高價にして迅速を要する歐洲極東間の通過貨物(茶、絹、葡萄酒、製造品、貴金屬寶石等)の多數を誘致せざりしと雖、旅客の輸送は之を増加せり。

西伯利の潛勢的經濟力は、西伯利鐵道の建設當局すら同鐵道に依り東西兩方面へ移動し得る貨物の額の爾く大なる事を豫想せざりき、從つて建設當初を於ける凡ての工事は、幾何もなく、不充分にして同鐵道に對する要求に副はざるに到れり。即ち、(一)軌條は甚だ軽く、(二)停車場建物及び橋梁は大部分木造にして、(三)傾斜標準及迂回線半徑の規定に反する事甚だしく、(四)運轉列車の數も亦頗る僅少なりしを以て、直に多數の穀物貨物の停滯を生ぜり。貝加爾湖は、イルクーツクに達する鐵道の後貝加爾に於ける鐵道と分離せしめ、又貝加爾湖に於て建造せられたる二隻の碎氷船排水船の方真に近しは、終始貝加爾湖の結氷破碎に當る能はず、其内の大型のものど雖も、貝加爾湖の暴風に際會して能く沈没を免かるゝ能はざるが故に到底完全なる連絡を營むこと能はざりき。茲に於て貝加爾迂回線の建設は、一九〇四年に實現せられぬ。(二百四十四露里)。

後貝加爾鐵道(千三十六露里)は終點としての選定を誤りたるスレーチエンスクに終れる(蓋しシルカ河は全夏期間航行可能ならざるが故に、スレーチエンスクには黒龍江の水流に依りて運送すべき巨量の貨物を停滯する事あればなり)、一方カルイムスク驛よりタンホイ驛に至り東清鐵道に至る九百四露里を有す。

爾後西伯利鐵道は世界交通路として漸次車内の設備、車輛の増加及運轉運賃等に改善を施し、乗客貨物に利便を與ふるを努めたり。殊に復線工事竣成後の今日に至りては、遂にイルクーツクに於ける乗換を廢し、尙イルクーツク以西に現急行列車の外大急行列車を往復せしむるに至り、之れに賴れば、六日にしてペトログラードに達すべく、イルクーツク以東も之に應じて半日の日程を短縮するを得べし。又三四等車輛の直通運轉を開始し、乗客の運賃を低減し、其の取扱方を改善し、又直通貨物運賃を低減し、印度洋迂回の汽船運輸と競争せんとす。三千百餘露里の延長に亘る鐵道を在來の如くトムスク市所在の一鐵道廳の下に支配せしむるの不便を悟り、西部西伯利鐵道と東部西伯利鐵道との兩部にせんとし、その實行を見たるは、一九一五年初にして、ノヲニコライエフスク以西をオムスク鐵道廳に屬せしめ、ノヲニコライエフスクよりインノケンチエフスク迄をトムスク鐵道廳とし

その以東は依然後貝加爾、黒龍、烏蘇里の三部に分ち、各區廳之が管轄に當る。

## 二、幹線各部區

今西伯利鐵道幹線の狀況を略述すれば左の如し。

### (イ)オムスク鐵道(チエリヤビンスク、ノヲニコライエフスク間)

一九一五年、オムスク、チューメン線の落成と共に、ノヲニコライエフスク以西を分割してオムスク鐵道廳管下に屬せしめしものにして、其最西驛チエリヤビンスクに到る總延長千三百三十一露里にして、一八九六年十月二十八日全通せり。其の主要驛は、チエリヤビンスク、シユミール、タルガン、マクシーノ、ペトロバウロフスク、シリクール、オムスク、タタールスク、カインスク、カルガツト、チウルイムスク等に於て、其内最も貨客の取扱多きは、オムスク驛、乗客三十七萬人、貨物二千萬布度(一九一五年調)にして、之に亞ぐはペトロバウロフスク驛、乗客二十六萬人、貨物一千四千萬布度(一九一五年調)なり。列車及停車場設備は西伯利鐵道幹線中最も完備せるも、露都行歐亞連絡急行列車は一九一五年以來チューメン線を通過するに到れるが故に、幾分貨客を該方面に吸收せられたる傾向あり。

### (ロ)トムスク鐵道(ノヲニコライエフスク、インノケンチエフスク驛間)

西伯利鐵道東部本線にして、一九一五年以來トムスク鐵道廳に屬し、元西伯利鐵道廳を其儘繼承せられたる従事員の管理する所となれり。其の延長は千七百十一露里にして、主なる驛はノヲニコライエフスク、タイガ、マリンスク、ボゴートル、アチンスク、クラスノヤルスク、ズイコーヲ、カンスク、ニジネウーヂンスク、ツルン、等なり。其の中最も貨物及乗客の取扱數多きは、ノヲニコライエフスクにして、之に亞ぐはクラスノヤルスクとなす。

本線の輸送は逐年大に増加し、其の収益は露國官有鐵道中屈指のものたり。歐洲戰亂開始後は、殆んど全く軍用となり、其の輸送狀況窺知すべからざるのみならず、一九一二年の發表を見たるのみにして、一切秘密に附せられたりしが故に、僅かに得たる之が資料によりて推するの他なし。之に依れば一九一三年の輸送には前年の六割、一九一四年には十三年の約三割を増加せるが如し。

この兩鐵道を總稱して狹義に於ける西伯利鐵道と呼べるが、今この二線を總括して一般狀況を叙すべし。この西伯利鐵道幹線はサマラスラートスク鐵道と連絡してチエリヤピンスク(北緯五十五度十分東徑二十一度七十一分)に起り、オビ河域に達する迄は、北緯五十五度を以て正東に向ひ、夫より東北(北緯五十六度十六分)

に折れ、アチンスクに至る。是より更に東方に向ひ、カンスク(北緯五十六度十三分)に達す。カンスクより線路は大迂曲して東南に向ひ、インノケンチエフ(北緯五十二度十六分)に終り、更に後貝加爾鐵道と連結す其延長三千四十二露里なれども、タイガ驛よりトムスク市に達する枝線八十九露里及四箇の車船連絡線及砂利引込線を有し、全延長實に三千四百四十一露里に及ぶ。オレンブルグ縣内チエリヤピンスクより二百露里の間は全く曠原地帯にして地勢凹凸なく、ズイリヤンカ驛附近にてトポリスク縣界となる。夫より、グルガンに向ひ、イシム曠野に入り、二百五十露里にしてコレドラートフカ待避驛(ベトロバウロフスク市の西二十露里餘)に至り、アクモリンスク州に入る。縣界より二百五十餘露里間はキルギス曠原に沿ふてオムスクに至る、其間鹽湖及鹽泉の湧出多きを以て、鹽味沿線地方と稱す。オムスク驛を経て直ちにトムスク縣界をなし、バラビン曠原を經、五百八十露里にして、ノヲニコライエフスクに達す。ノヲニコライエフスク以東は、亞爾泰及サヤンスク山脈の支脈を横ざるを以て地勢一變し、多く山岳若くは森林帶となす。クリトラ驛はエニセイスク縣界をなす。ノヲニコライエフスクよりアチンスクに至る五百五十露里は平坦なる深林帶にして、アチンスク、ニジネウーヂンスクよ

りシマに至る二百三十九露里間は、小高き地上に幾分の樹木を生ず。シマ乃至ボロウイーナの百二十八露里間は再び山丘深林帯をなし、夫よりインノケンチエフスクに至る八十三露里間は山丘に沿ふ曠地とす。而してタイガ、トムスク間の八十九露里は、山丘森林帯に屬す。

全線に於ける停車場百七、待避驛百四十四、十六の寺院、二十八の學校、四病院、三十の病院出張所を有し、三十五箇の停車場には貯金管理局出張所あり。各驛には公衆電報を又三十八箇驛には郵便物取扱を行ふ。成績は一九一二年度のものを見れば、輸送乗客數四百二十萬、貨物三千八百萬布度、乗客收入九百九十一萬留にして、貨物收入總計三千六百十萬留なり。而して社用其他の運轉料を合算して五百四十四萬留、累計五千五百二十二萬留にして、即ち一露里平均一萬六千四百留の收入なり。之に對する支出は三千八百七十三萬留にすぎずして、純益實に千二百七十八萬留を算せり。

#### (八)後貝加爾鐵道

イルクーツク縣内インノケンチエフスク驛より後加貝爾州内を経て、クエンガ河畔のクエンガ驛に至る間九百五十二露里とカルイムスク驛より分れヤプロノ

イ山脈を經シルガ、オノン、アルグンの諸河を渡り、支那境界上の滿州里驛に至る間九百四露里との總計千八百五十六露里の二鐵道の稱にして、共にチタの後貝加爾鐵道に屬す。其内インノケンチエフスク驛とバイカル驛間、及びタンハイ驛とカルイムスク驛間九百四露里は、一九一六年初頭迄に複線工事を終れるものゝ如きも、他は未だ其の設備を見るに到らず。

本鐵道沿線は未開發の地域多きが故に、其の輸出貨物は頗る少くして全線輸送全貨物の八%に過ぎず。州内輸送三十%、輸入貨物四十八%、通過貨物十四%を占む。されば鐵道の收入は假令年々多少の増加を見たりと雖も、開通以來年々約六百萬乃至七百萬留の損失を招きつゝありしが、大戰以後は一般有貨貨物減少のため、其の損失高は一千萬留を超過せり(一九一四年)。

主なる驛は、イルクーツク、バイカル、スルヂヤニカ、ウエルフ、ネウヂンク、チタ、カルイムスク、ボルヂヤ、ネルチンスク、クエンガ等なり。其内最も貨客取扱數の多きは、チタにして、一九一四年度に於て出入乗客五十萬人、貨物二千六百萬布度の取扱をなし、之に亞ぐはイルクーツクにして出入乗客四十四萬人、貨物千五百萬布度なり。

#### (二)黒龍鐵道

後貝加爾州のクエンガ驛より沿海州内のハバロフスクに達するものにして、其の延長千八百七十五露里に達す。

クエンガ驛より同名の河に沿ひて北走し、突兀たるヤプロノイ山脈の支脈に迫りクイーエンガ河の支流アレウール川の東北に走るに沿ひて其の分水嶺に達し、夫よりウリユーム河に沿ひ東走してウクニーム驛に達す。茲に一分水嶺を越え百三十露里にして隧道あり、更に一分水嶺を越えベーラヤチャトカ河を渡りて黒龍州に入り、數多の山脈溪谷を走り、二砂金地附近を経て更に東走南走北走又は東北走して、二の隧道を経大小饒多の山脈及河系を経てマグダギチ移民區に達す。ウシヤムンに到る百餘露里間は移民地域なり。更にガヤ河を渡りてアレキセーエフスク(舊名スラゼーウカ)市に達し、更にポチカーンを(ブラゴウエシチエンスク)に支線を出す)を経て、極東無二の曠漠たる耕地を通過しブレヤ河に達す。此間百五十露里なり。之より數多の大隧道を有する峻刻なる山地及泥濘深き沼澤地方を経てポリロフカに達し、更に黒龍江に達し十五露里にして、ハバロフスク驛に達し烏蘇里鐵道に合す。

本鐵道は一九〇八年の起工にして、東部區(區廳ハバロフスク)中部區(區廳ブラロ

ウエシチエンスク)西部區(區廳チタ)の三區に分ちて工事を進め、二隧道ブレヤ架橋及黒龍架橋を除ける全部は、一九一五年八月既に開通せるが、二大隧道は一九一六年初ブレヤ河架橋は同年四月、黒龍江架橋は一九一七年四月竣工し、斯くて露國領域内に於ける歐亞の連絡完成せり。此の大工事に要せるは工費は、三億千六百留に達せり。

主要驛を挙げれば、プロフはヅジャリンダ砂金地を控へ、ウシヤムンはゼヤ採金所を控へ、共に有望にして、アレキセーエフスク市は、地味豊饒なるゼヤ沃野の中心地名が故に將來の發展期して待つべく、ブラゴウエシチエンスクは枝線驛なれども、本州の首都にして商業般盛なり。又ブレヤ沃野の中心地はブレヤ邑にして、其將來矚目すべきものあり。

同鐵道の建設は素と經濟的動機に依りて生じたるにあらず。即ち戰略的動機に基けり。蓋し支那又は日本と戰端を開く場合に於て東清鐵道の利用は不可能となり、浦潮斯德及沿海州一體は全然孤立せしめらるべければなり。然れども同鐵道の經濟的價值は、未だ不明にして其の果して著大なるべきや疑なき能はず。是れ同鐵道が空漠たる地方を通過し且つ既に黒龍江の如き偉大なる運送力を有



する長江と僅少の間隔を以て(八十乃至百露里)之と併行せる缺點は言を俟たず、幾多の不利益なる地層及氣候的條件を有すればなり。黒龍沿道に對する移民の流入も亦果して該鐵道の開通後著しく増加したるや疑なき能はず。何となれば黒龍沿道に對する移民運動を一定の限度に阻止するものは、單に交通にあらずして同地方の地層氣候其他諸條件の混合したる全體なればなり。(移民は近時迄東清及烏蘇里鐵道に依り及ハバロフスクより汽船にて黒龍江を溯江又は下航する迂回路に依りて同地方へ進入するを常とせり)。此の鐵道を利用するに於ては黒龍州ブラゴウエシチエンスク及ハバロフスクに達する道路を短縮し且つ低廉ならしめざるべからざるも、移住民の憧憬地方たる浦潮斯德及南部烏蘇里地方に對しては、更に一層短少なる東清鐵道線に依るの至便なるを思はしむ。勿論經濟的見地よりせば、黒龍鐵道の敷設は同地方に著しき殷盛、勞働力の流入及新なる資本を齎し、又其沿線若くは附近に於ける天然富源の開發を喚起せるや相違なかるべし。然れども同鐵道建設の結果黒龍沿道の或る特別の經濟的發展に對する過大なる期待を以て臨むこと不可能なり。但し此の鐵道に對して望むべきは、同鐵道より三百露里若くは六百露里の北方に所在する採金所に對する影響にして此等の採

金所が同鐵道に連絡する曉に於てのみ其設備と物資の供給を低廉ならしめ、其の産金乃至産鑛の運出に利便を受くること著しきものあり。而して更に重要なものは同鐵道とブラゴウエシチエンスクとの連絡が、セーヤ、プレーヤ兩低地に於ける農業を殷盛ならしむることにあり。されど同鐵道の本質的意義は、永久に唯戰略的の鐵道たる所にあり、併も其若干の線區が國境に近接せるは更に同鐵道の意義を甚大ならしむるものならずんばあらず。

#### (木)烏蘇里鐵道

烏蘇里鐵道は一八九一年起工式を擧げ露國式の亂雜なる方法を以て速成したるものにして、北清事變日露戰役其他種々の障害に因りて、最近(一九一五年末)に至る迄、其改良完備するに至らず。危險狀態の線路に依りて列車を運轉したりしが、關係地方の發展、黒龍鐵道の進捗特に歐洲の大戰役が、極東の大輸送を促したる結果、最も危険なる木造橋梁の改築を始め、浦鹽斯德、ニコリスクウスリスク間、即東清黒龍兩鐵道の接續點より浦鹽斯德迄の複線工事を竣工し、十八斤軌條は、二十四斤に交換敷設し、浦鹽斯德停車場は露國極東第一驛としての大改築を決定し、沿線の各驛は悉く修築又は改築するの外數多の小驛を増設し、エグリセリド埠頭は多年

の懸案たりし陸海軍用地の山丘、即ち金角岬の突端を切開きて數條の線路を延長し、茲に三隻の大汽船の繫留すべき埠頭は、貨物積卸用機器及大倉庫を増築し、更に金角岬の中央部を切抜きて、エグリセリド埠頭より黒龍灣岸に二隻の大汽船を停泊せしむべき埠頭及一棟の大倉庫を新設し、尙エグリセリド埠頭と商灣との間の曲折したる淺瀬は、之を埋立て、汽船の着離に適せしむる等、巨額の費用を投じ、多大の困難を排して其完備を計り、一九一五年には、所轄長官ウエンツリ技師の檢閲を了し、今や浦港貨物の収容力は充實し、鐵道は優に二十列車運轉の能力を有するに至れり。本線の延長八百三十五露里、九五枝線百九十五露里、専用引込線十六露里餘にして總延長千四百十七露里を算す。

一九〇六年以來は東清鐵道に於て二十五年間賃借營業することとなり、爾來線路の改築、複線工事、停車場改築及増設等を行ひ營業上多大の改造をなしたり。一九〇七年には貨物四千二百萬布度乗客百二十五萬人なりしもの、一九一三年には貨物九千萬布度乗客百五十五萬人を超過するに至り、歐洲戰亂開始後の一九一五年には貨物一億七百四十五萬布度乗客百七十八萬餘人を算したり。而してその營業は一九一〇年頃迄年々に、三百萬留の損失なりしが、其後今日に到る迄毎年百

萬乃至三百萬留の収益を見るに到れり。

此西伯利幹線の東端區は、沿海州に對して甚大なる文化經濟的影響を與へ、之に依りて往時の茫漠たる空地にして通過困難なりし池沼的低地は、その條件黒龍州のブレヤ河畔の如きより遙かに劣れるに拘はらず、今や大に移民の蟄集せるを見る。烏蘇里鐵道無くんば、イマン、ビキン、ホル、キャ、ビヤ、クラ等の諸河上流沿岸の殖民は所詮不成功に終らざるべからず。イマン、ビキン等の迅速なる發達は全く烏蘇里鐵道の影響と言はざるべからず。

### 三枝線

#### (イ) オムスク、チューメン線

オムスク、チューメン(距離五百三十二露里)の兩市を連ね、ベルム鐵道に連絡する爲工費二千餘萬留を投じ、一九一六年完成の豫定を以て一九〇九年起工したるものなりしが、工事意外に進捗して、一九一四年東既に其の開通を見、遂に一九一五年初、西伯利鐵道のオビ河鐵橋の分界とし同鐵道を二分し、西方チエリヤビンスクに至る一千三百三十二露里間とオムスク、エカテリンブルグ間八百三十七露里計二千一百六十九露里間の鐵道をオムスク鐵道廳の管轄と定め、名づくるにオムスク

鐵道を以てせるものなり。線路は多くイシム高原地帯の變化なき地方を經過し傾斜極めて緩なるも、バラスト敷込の粗雜、枕木固定の不完なるは、急設工事に免る能はざる點なりと雖も、運輸上の不安寒心に堪えざるものあり。各主要驛と雖も設備未だ完全せず、殊に驛内食堂の如きは、常に乗客の不満足を買ひつゝあり。されど開通後直ちに歐亞連絡急行列車が本線を經過するに到れるは、大に本線路の重大をなすものならずんばあらず。

(ロ)タイガ、トムスク線

タイガ驛よりトムスクを経てトミ河畔チエレモーションヤ埠頭に到る八十九露里の支線にして、停車場数は五あり、其の内第一トムスク驛の乗客十一萬人、着客九萬九千人は西部線區中にも有數にして、第二トムスク驛の發着貨物四百二十七萬布度も亦屈指なり。

(ハ)スバスキーザード、カラガチンスキー炭礦間

スバスキー精銅所とカラガチンスキー炭礦とを連絡せるものにして、私設鐵道なり。延長二十九露里にして狹軌なり。この經濟的價値は、西伯利鐵道より甚だしく遠隔せる地にあるが故に、全く地方的にすぎず。

(ニ)エスキバズーツ、イルツイシユ埠頭間

エスキバズーツ炭礦より石炭運出の爲めに設けたる私線にして、セミバラチンスク州のパウロダール郡内にあり。埠頭よりイルツイシユ河を下ればオムスク市に達するを得。

(ホ)亞爾泰鐵道

亞爾泰鐵道一九一五年末全線開通し、翌年一月一日(露曆)よりノライエフスク驛にてトムスク鐵道との連絡、輸送を開始せり。本鐵道はエヌ、ウエイヌ技師を社長とせる私設鐵道にして、ノライエフスク市を起算とし、トムスク縣内の最も豊饒なる穀倉地にして、且牧畜業般盛、牛酪の産地として名ある沿線を通過し、遂にセミバラチンスク州の沃野に入りて同名の市に終り、其延長六百十三露里に及ぶ。尙同鐵道はバルナウル市を距ること遠からざるアルタイスカヤ驛よりピースクに至る延長百三十八露里の一枝線あり。現在已に縣内より産出する穀類及牛酪の輸送に多大の便益を與ふるを以て、將來同地方の開發と鑛山の採掘其他諸般の經濟上に及ぼす影響甚大なるものあるは、勿論其經營逐年有利好望に赴くべきは、火を視るよりも明白なる事實なり。元來亞爾泰鐵道はオビ河に依る

水運との競走を避くる爲め可成的其沿岸地方に遠ざかりて建設せられたりと雖も地勢上絶對に之が角逐を防ぐ能はず。目下尙多少の爭奪を免れざる状態に在りと雖も、土地開發に伴ふ貨客の増加は之を償ふて餘りあるべしと觀測せらる。亞爾泰鐵道は開通後日尙淺き爲め、客車の如きも皆二、三等車のみにして、未だ一等車の設備なく、其不完全なること言語を絶す。加之沿線各驛の設備も亦不十分に於て、驛内食堂の設備稀に、乗客の甚しく不便を感ずる所なり。目下乗客列車の運轉は毎日一回にして、其他には僅かに四貨物列車の運行を見るに過ぎず。一九一六年一月以降五月に至るまで輸送成績は乗客二十六萬九百二十人、貨物千百三十七萬千七百六十四布度にして其收入百五十三萬六千十二留とす。

(ハ)ユルガ、ゴルチユギン間炭礦鐵道

西部西伯利否全西伯利に於て最大產炭地たるスツゼンスカヤ、アンゼルスカヤ諸炭礦と、西伯利鐵道幹線とを連絡せしむるものにして、其の全延長百八十七露里なり。而してこの產炭は西伯利鐵道の動力たるものにして、この鐵道は幹線が西伯利の大動脈とせば、心臟の如き地位に立つものならずんばあらず。

(ト)ボダイボ狹軌鐵道

ボダイボ狹軌鐵道とは、ウイテム河の右岸ボダイボ町より起り、ボダイボ河に沿ふ諸採金所に至る六十七露里間を稱し、レナ採金株式會社に屬し、軌道の幅僅に七十五センチメートルに過ぎず。線路の迂曲と工事の不完全なる言語に堪えず。爲に車輛の震動激しきは勿論脱線及轉覆の多きこと他に其の比を見ず。機關車は滿載貨車六臺、客車六臺を曳引し得。貨車は自體の重さ百六十四乃至百八十布度、貨物積載量三百布度乃至五百布度とし、客車は一等二等の兩車なり。一等車八十五人、二等車三十二人を收容し得ると雖も、狹少にして不潔不完を極め、手荷物は貨車託送の外客車に持入るを得ず。運賃は運輸諸機關の不備なるに係はらず頗る高し。

(チ)黑龍鐵道諸枝線

- |                          |     |    |
|--------------------------|-----|----|
| 1、クエンガ驛、スレーチエンスク間        | 八四  | 露里 |
| 2、タブツカル驛、チャソワヤ埠頭間        | 二八  |    |
| 3、ルフロフ驛、ツシアリンク埠頭間        | 六四  |    |
| 4、ウシヤールム驛、チエルニヤエフ埠頭間     | 三八  |    |
| 5、ボチカールレフ驛、ブラゴウエシチエンスク市間 | 一〇一 |    |

- 6. プレヤ驛、プレヤ埠頭間
- 7. アルハラ驛、インノケンチエフスク埠頭間
- 8. ボクロノフカ驛、ウラヂミロフカ埠頭間

六  
三一

六

この中最も重要なものは(1)のスレーチエンスク線と(5)のブラゴウエシチエンスク線となり。前者は西伯利鐵道の前期計畫に成れる終點にして、寧ろ設計の誤算に成れりとも稱せらる。されど西伯利鐵道はスレーチエンスクに到りて始めて太平洋に出づるを得たるなり。スレーチエンスクは黒龍江上汽船の航行の終點にして、此地より汽船便に由りて黒龍江を下江してニコライエフスクより太平洋に出で、又ハバロフスクより烏蘇里鐵道に連絡して浦鹽斯德に到らんとし、前期計畫の西伯利鐵道の終點となりて經濟的に重要意義を有したりしなり。されど黒龍江はスレーチエンスク以下に尙多くの難所を有して、航洋汽船はハバロフスク以上に達する能はず、大汽船はブラゴウエシチエンスクに止まり、以上は唯小汽船の便によるのみ。されば東清鐵道開通後は貨客の多くを奪はれ、更に黒龍鐵道開通せるあり、益、その殷盛を奪はれんとしつゝあり。

後者ブラゴウエシチエンスク線は黒龍鐵道の中部線區應の所在地にして列車

の往復、本線に比して更に多きものあり。この枝線はアレキセーエフ新開市をして黒龍江に連絡せしめ、其の發達を助長すること著大なるべし。

#### (リ) 蘇城鐵道

蘇城鐵道は、烏蘇里鐵道の本線ウゴリリナヤ驛を起點とし、カウガウズ驛に至る七十四露里と待避驛砂利驛等七露里とを合せて、延長八十一露里の廣軌線にして、烏蘇里鐵道の一支線に過ぎず。カンガウズ驛より蘇城炭礦に通ずる蘇城炭礦狹軌鐵道(二十七露里)に連絡して重に石炭の輸送に従事す。線路の最高地はカンガウズ附近の海拔千二十一呎、〇九とし、最低地はウゴリリナヤ驛を距る一露里の海拔六呎一六とす。線路は多く山地を走り、ウゴリリナヤ驛よりシマトーヲ驛に至る間の最急勾配は、〇〇二二にして其の最大延長五十サーゼンあり。シマトーヲ驛よりカンガウズ驛に至る間は、傾斜の度を増し、最急勾配〇〇三六、其最大延長二百五十サーゼンに達す。橋梁は多く木橋にして、百一十箇あれども悉く小なり。機關庫はカンガウズ驛に在りて、四輛の機關車を容れ給水設備は四停車場に存し、多くは井戸を水源とす。一年の貨物輸送量は六百萬布度内外にして、石炭を主とし、乗客は僅か二三千餘人に過ぎず。

## (又)蘇城炭礦狹軌鐵道

蘇城鐵道と連絡して第二カンガウズ驛に起り、シホテアーリンの山脈を横斷しアメリカ灣の奥地にある蘇城炭礦に至る延長三十七露里、軌幅七十五センチメートルの狹軌鐵道にして、十三箇の待避驛を有す。シホテアーリン、タシノ、キシムイシバルハートナヤの四大坂路に於ては四車若くは三車を一列車とし、其の他は十二車を一列車として専ら石炭を輸送す。貨車は無蓋にして三百五十布度の積載力と百二十五布度の自重を有し其の數三百餘、客車は有蓋にして五、六十輛あれども、普通旅客を便乗せしめず。單に炭礦従業員若くは官吏軍人の乗用となすに過ぎず。機關車十五輛あり。一年輸送力約二十萬布度とす。

## 第二、建設及計畫中の諸鐵道

若し世界的鐵道の主要なる任務が氣候を異にし延いて其天産物を異にする諸國即ち北方温帶地方と南方熱帶及亞熱帶地方とを連絡に存するとせば、西伯利鐵道の意義は極めて尠少にして、其の主目的は寧ろ西伯利と西方との連絡に存す。即ち西伯利地積の延長は、緯度の方向に重要ならずして經度の方向に於て重要なり。事實廣大無邊の西伯利の北部は、人口稀薄にして天産物貧少なるが故に何等

切實に南部と連絡せんとする必要をも感ぜざる地方にして、蓋し之を要すとせば其連絡は單に同地産原料品を南方通路に依りて、西方への輸出を最も便利ならしむべき價值あるに過ぎず。故に西伯利に於ける鐵道建設は、西伯利幹線に對する多數の垂直的枝線を特に専ら南方に向つて企てられざるべからず。蓋し幹線以南の地には、主として重要なる原料産地及最も人口稠密なる地方を有すればなり。南方幹線の敷設も亦全然之と趣旨を一にす。

## 一、北方歐亞連絡鐵道

西伯利産原料品の北方海路に依りて西方へ進出する問題は、既に前段に論述せしが、其の通路は、オビ河下流より西北方向に於ける海港に達する各種の鐵道建設案に現はれたるものなり。此等鐵道の開通するに於ては、輓近亞爾泰地方并にイルツイシユ曠野に於て其數量の著しき増加を示しつつある西伯利産原料品は、本鐵道の終點迄オビ河を下航し、更に同地より西歐諸國へ仕向けらるゝに到るべし。此の通路の計畫案は孰もコーゴルスク海峡以西に出づる即ち結氷を妨げらるゝを常とするカール海を越えたる以遠に出づる目的を有す。其一案に依れば、オブドルスクよりメヂインスク灣に達する鐵道(五百二十露里)を敷設し、他の一案に依

れば、ウオイカル河のオビ河に會流する地點(オブドルスクの南方八十五露里より等しくメヂインスク灣(四百四十露里)に達せんとする目的を有す。若し路を距離比較的遠大なる第一の方向に採る時は、海面上約六百呎の高度を有する烏拉爾山麓を横斷するに過ぎざるも、距離比較的短小なる第二の方向を採るに於ては、實に千六百五十呎の高地を通過せざるべからず。メヂインスク灣は猶且つ干潮に際しても水深大(二十五呎)にして、一年の内四ヶ月間は航行自由なるも、若し碎氷船の補助を得ば更に一ヶ月乃至一ヶ月半を延長するを得べし。(ガロフワーストフ案)。

第三案(ヂツテ案)に依れば、軌道は、オブドルスクの稍南方を起點として一般に解氷期稍早く、一年の内約五ヶ月間は航行可能なるベルコーウスク入江に向はざるべからず。然れども同入江は、土砂の堆積甚しく、爲めに、水深淺くして航洋大型船舶の入港不可能なり。オビ線問題の解決は、其敷設が北方の極地的氣候及蘚苔地層の條件を以てして果して可能なりや、又其建設及營業に要する費用が果して外國に對する西伯利産原料品及同地に對する歐洲商品の運輸に依りて償はるべきやに付き尙精査を要すれども、該鐵道が果して一年の大部分を能く無爲に空過せざるや否や疑なき能はず。其他更にオビ河の下流とベチョーラ及アルハンダリス

ク(ベレンソフより)と連絡せしむる(約千二百五十露里)案ありしも孰も到底實現を見る能はざるなり。

## 二、ベーリング亞米連絡鐵道

全然空想的にして併も事實に於て重大意義を有するは、西伯利鐵道幹線をカンスクよりデジネフ海峽へ通じ更に墜道に依り同海峽を通過して北米合衆國の鐵道網と連絡する米佛企業家の案(一九〇二年に於て初めて發表されたる)にして、此の米西(西伯利)鐵道の延長は五千露里の延長を有す。事業家は露國政府より鐵道兩側十二基米突即ち十一萬五千方露里の面積を九十年間貸與せん事を請求せしが、彼等の目的はチユクテ半島の一部を法律上に其全部を實際的に獲得して、地方天然富源の獨占的開發者たらんと欲せるものなり。されど該案の實現は、其經費の巨額なるに、尨大なる線路が空漠たる無人の寒野を通過するに依り、營利業者の事業としては到底實行の不可能なること明らかなり。

## 三、タウチンスク鐵道

西部西伯利北方の或る地域と幹線との連絡は、其實現容易ならざると雖も、其通過する諸地域に關して甚大なる經濟的價值を有す。さればタウダ河(イルツイシ

ユ河の一支流、畔の或る地點よりエゴルミノ村及イルピーツ市を経てエカテリンブルク附近の一驛に達するタウヂンスク鐵道は、第一にタウダ河が滿々たる河水を湛へ、且つツーラ河の如き難所、淺瀬及岩礁を有せざるが故に、西伯利の水路に依り輸出さるゝ貨物に對して、ツーラ河に依りチューメンに到るに比し、遙に便利なる通路を與へ、第二にはエゴルミノ産炭地附近を通過するが故に既に薪材の欠乏を感せる烏拉爾附近に於て石炭の需要を増加し、第三には最も森林に富めるベルイムスク地方を殷盛ならしめ且つ同地方より烏拉爾諸工場に對して豊富なる木材を供給すること容易なるに到る。チューメンは、ツーラ河の河水多からず且つ淺瀬及岩礁を有すること多くして、一般に西伯利水路の終點として不充分なるを以て、トボリスク、ヤルトローフスク(二百四十露里に足らず)間の連絡は著大なる經濟的價值を有す。

#### 四、トボリスク、チューメン鐵道

トボリスク、チューメン線は雷にウオルガ、オビ兩河の流域を連繫する通路の輸送力を増大し一方西伯利幹線西部線區に於ける過重なる西伯利産貨物の輸送を輕減するのみならず、實にトボリスクを中心とする西伯利西北地域を殷盛ならし

むるものとす。即ちオビ河の生簀<sup>イム</sup>内に貯藏せらるゝ氷結せる魚類の輸出を盛にし、同地方の地方的富源を世界的市場に接近せしむる任務を有す。該線は西伯利鐵道幹線がトボリスク縣の南部を通過してトボリ、イシム兩河上流の船舶を通過せざる地域を過りて併も、コンダ、ソシワ、タウダ等の如き舟楫の利便多き諸河及其灌溉を受くる諸地域が、全然鐵道幹線の恩恵を被らずして放置さるゝが如き經濟的不利なる事情を除去するものなり。

#### 五、クルガン、アトバサール線

七十五萬人の住民を有し、面積十五萬方露里に亘る廣大なる地域の爲に重要な經濟的價值を有するは、ベルム、チューメン鐵道とシナルメカヤ停車場附近に於て連絡する爲にシャヅリンスクに至る延長線を有するアトバサール、クルガン間の鐵道なり。該鐵道はチエリヤビンスクより發送する貨物の一部を吸収し、以て目下已に貨物の輻輳に惱める西伯利幹線西部線區の過重なる負擔を輕減すべく、廣大なる地域を殷盛ならしむべき新線路の敷設は、牛酪、畜産物、粒穀及麥粉等の輸出に對して大に之が隆盛を致さしむべき運にあり。クルガンの南方、コクチエタウ、アトバサールスク兩郡に於ける牛酪製造業、農業及牧畜業の特殊の發達は、便利



且つ安價なる販路を欠くが爲に阻止せられ居れり、鐵道開通の曉にはコクチエタウスク郡の山地牧場に於て將來必ず乾酪製造業の大なる發達を期するを得べし。是れ同地方の植物が、斯業の爲極めて有利なる性質を具有するを以て有名なればなり。鐵道は家畜屠殺業を集中せしめ、クルガンへ生畜を曳行するを要せざるに至らしめ、延いて小牧場主の利得をも増加すべし。目下コクチエタウスク、アトバサールスク、阿克モリンスク其他附近の曠野定期市に輸入する雜貨其他の商品は異種族及露國人住民の爲に其價格低落すべし。

#### 六、ストラヴゴロド線

タタルスク停車場よりストラヴゴロドに至る線(二百五十露里)の計畫あり。該線は、クルヂンスク曠野の殖民を容易ならしめ、且つ西伯利幹線に對し地方農産物及畜産物を輸送すべき任務を有す。

#### 七、ベトロバウロフスク、スパースキ線

西伯利鐵道幹線(ベトロバウロフスクより)よりコクチエタウ及阿克モリンスクを経てスパースキ工場に達する(七百三十六露里)阿克モリンスク州を通じて、キルギス曠原の奥地に至る一計畫線は、頃來建設中に屬せしが、其貨物輸送高は合計

三千五十萬布度と豫想せられ居れり。本線は精銅業に従事するスパースキ工場及地方礦産の爲には大なる價值あらんも、本地域殊に其南部(阿克モリンスクより)スパースキ工場に至る迄のは條件上農業に不利益なるが故に、果して一般に農業の發達を促すべきや否や疑念なきを得ず。自動車運轉に對して此地方は、何等人爲的道路を要せず。此の理想的に平坦なる曠原地方に於ける貨物自動車運轉の異數なる發達は、漸く發達の途に就ける地方礦業就中スパースキ鑛山の爲に最も有利なり。然らば本鐵道は、此の自由なる貨物自動車の運轉に壓せらるゝ所なきや否や、

#### 八、南西伯利鐵道

前世紀八十年代、西伯利鐵道に關する議論の熾烈なりし頃、之を南方に倚れるオレンブルク、オルスク、アトバサール、阿克モリンスク、パウロダール、ビースク(又はバルナウル)ミヌーシンスク、ニージュネウヂンスクの線に敷設すべしとの議論の唱へられたる事ありしも、現在線の勝利は、當時に在りては自然の順序なりき。即ち拓地殖民は該方向に依りて行はれ、且つ同線の通過する諸地域には農業にも牧畜にも最も適當せる地區を有したればなり。爾後に於ける林野地域の經濟的發展

の示せる所に依れば、北部方面線は全く正當なる選定なりしも、三十年を経過したる今日に於ては、實に農業及牧畜地域が遠く南方へ移動せしのみならず、輸出向西伯利産原料品の數量も、南部は北部を超過すること遙かに多く、輸送物資の供給も著しく北部を凌駕するに至れり。西部西伯利輸出の間斷なき増加は、今や之に對する新市場及黒海沿岸諸港の如き新なる排出港を要求して止まず。従つて南部西伯利幹線の敷設は、西部西伯利經濟界の當然求むる歸趨にして、同幹線敷設は、實に南部諸港よりする輸向穀類及畜産物の産産を盛ならしむ。廣袤百五十萬方露里の地域を縦貫する本線は、假令該地方が其風土氣候の關係上農業よりは寧ろ牧畜業に適せる事決定的に判明するに到ると雖も、尙其殖民の成功及産業の發達保障して餘あるべし。其他本鐵道は、キルギス曠原に於ける銅、銀、鉛、亞鉛、鐵、滿俺等の産地を殷盛ならしめ、否寧ろ之を開拓すべく、又カラガンヂンスク其他隣接せる諸炭坑は、同鐵道に安價なる燃料を無盡藏に供給するなるべし。オレンブルグを起點とする南部幹線は、農業的開拓に最も適當する諸地方に於て凡そ五十二小圈ゴラドの方向と、最も距離短小なる線路、即ちオルスク、アトパサル及阿克モリンスクに至る線を選定せざるべからず。セミバラチンスクに至る延長線は、パウロダール

に至る方向に比し、距離遠大なるにも拘らず、之が選定されしは、將來アルキシウエールヌイよりセミバラチンスクに達するセミレチンスク鐵道の延長を企圖せし爲なり。(阿克モリンスク、セミバラチンスク線は、チーイヂイルタ河よりカルマク、クルガン山脈に至る迄三百五十萬里の乾燥地を通過す。従て同地への移民殊に農業者に對しては條件適せず。爾後に於ける南部幹線の東方に對する延長線は、バルナウル—ミューシンスク—ニージネウヂンスクに至る豫定にして、西方に對してはウラルスクに至り同地よりツアリキチインに至る一線を計畫せり。斯くてツアリキチインより西伯利貨物は、黒海の一港例へばロストフ又はノーウオロスシースクへ輸送さるゝに至るべし。南部幹線の建設費は、之が工事に當るに於ては二億留を下らざるべし。

#### 九、クズネツク、テリベス線

沿亞爾泰地域に於ては、南部幹線よりクズネツクに至り滿俺鐵の非常に豊富なテリベスに達する延長線を有する一線計畫中に屬せり。南部幹線と土耳其斯坦に於ける鐵道網との連絡は、同地に於て綿花、葡萄、及最も有利なる果實の栽培に特殊の注意を集むると共に、西伯利産穀物に對する一大需要を生じて兩地間の交

通を發達せしむるに與つて力あるべし。西伯利と莫斯科地方との最捷路に依る連絡案は、如何なる方向に之を採ると雖も、西伯利貨物輸送の主要目的即ち原料品輸出其物の爲に左したる價值なくして、唯莫斯科地方の工業の爲のみ特別の利益を與ふるに過ぎず。

十、ミヌーシンスク、アチンスク線

東部西伯利域内に於て最も重大なる經濟的意義を有すべきは、ミヌーシンスク、アチンスク間の鐵道(三百五十露里)にして、其沿道に人口三十四萬二千人及十萬三千方露里の地域を有す。最も公平なる眼を以てして東部西伯利の穀倉及移住の最も迅速に行はるゝ地方と認めらるゝミヌーシンスク郡よりは、東方イルクーツク縣及後貝加爾に對して穀物、畜産物、生畜穀物及家畜は全輸出品の八割五分即ち穀物七割家畜一割五分に達す)及蔬菜を輸出し、尙目下同郡よりは汽船を以て百十二萬千布度の貨物を積出し、内四分の三はミヌーシンスク、ソロキノ兩地を經由し、又約五百五十萬布度は筏として(九割四分は木材なり)搬出す。

十一、ボロウストヌエ輕便線

オビ、エニセイ兩河の流域を連絡せんとせる運河の不成功に終るや、エニセイスク

よりオビ河の支流チユルキマ河畔メレツコエ村の下流たるボロウストヌエ湖附近に所在する一埠頭に輕便鐵道を敷設するの議を生ぜり。(百六十露里)。是れ該埠頭附近より初めて舟楫の便を完全に利用するを得ればなり。

十二、エニセイスク、トムスク線

エニセイスクとトムスクの連絡説一部人士間に行はるゝを見たり。西伯利礦產地の中樞と六十萬の人口を有する沿レナ地方と、西伯利幹線との連絡は其天然富源の輸出の爲にも、又同地方に穀物及製造品を輸入する爲にも、目下極めて必要にして之が爲には東西兩方向に於て種々計畫せらるゝ所あり。

十三、ツルン、ウイテム線及イルクーツク、ボダイボ線

ニージネウーヂンスクより稍南方に倚りたる西伯利幹線に沿へるツルンよりトムチンスコエ、ブラーツク島、大マームキル及カイモノウオ等を経てレナ河畔のウスチクツに至る鐵道(六百十二露里)とイルクーツクを起點としてレナ河畔のウエルホレンスク(二百九十二露里)又はシガロロウ(二百七十露里)に至る鐵道と計畫せられしが、以上の諸案は、孰もヤクーツク州の奥地に到る優良なる自然の通路として、レナ河を目的とするも、單に同河中其の舟楫の便を有する地點を利す

るに適さず。後者の計畫線の主要任務は要するにレナ、ウイチム地方採金所に對する食糧品及諸材料の集散地として、輓近衰弱の兆あるイルクーツクを如何にもして支持せんとするにあり。然れども前者のレナ鐵道即ち西方線ツールン、ウスタクツ間は、沿レナ地方を爾餘の露國と接近せしめ、同地に於ける穀物(ミノールン、ウスタク郡及西部西伯利より輸入する)の價格を低廉ならしめ、レナ河下流地方の牧畜業及び漁業を擴張し、岩鹽の採取を盛ならしめ、ウスタクツに於ける製鹽業を殷盛ならしめ之を輸出するに至らしめ、且つ諸輸送品を低廉ならしむる結果製産費を著しく低減せしめ、以て、ヤクーツク州に於ける採金業の發達を助成するものとす。(近時莫斯科よりボタイボに送る商品の運賃は一布度に付三留五十哥を算せり)。然れども同鐵道は、若し何等地勢的季節的の障害をも受けずして自由に航行を開始し得べきレナ河の一點迄開通するに到らば、茲に初めて沿レナ地方の繁榮を期するを得るなり。然れども不幸にして最近同河は其上流地に淺瀬を認め、且つ一九一一年中ウスタクツの下流に於て中型汽船すら通航し難き岩礁を發見し、又ウイチム河口に至る迄の岩礁は從來僅に幅五呎なりしもの七呎に達するに到れり。

豫定に係るイルクーツク、ボダイボ線約一千露里はイルクーツク及びレナ河の諸採金所の爲甚だ利益ならんも、沿レナ地方の爲には全然利益なかるべし。該鐵道は大部分著しき山地を通じ、且つ全く人煙を有せざる地方を過るが故に、その經營も甚だしき高價に値し、併も其恩惠を享受せんには年々多額の出費を要せざるを得ざるべし。

#### 十四、恰克圖鐵道

終りにムキソウスク又はウエルフネウーヂンスクより後貝加爾鐵道を恰克圖と連絡し更に之を庫倫に延長する案あり。該鐵道竣成の曉は、蒙古に於ける露國貿易を盛大ならしむるや必せり。

### 第四節 河運及海運

#### 第一 河川路

##### 一、西伯利河川の航行性

西伯利の諸河川が、其經濟的に如何に大なる寄與をなし、又はなさざるべからざるかを究めんと欲せば、西伯利の地圖を一瞥せば足れり。西伯利産貨物の根本性質(容積大にして安價)及其仕向地(外國市場)とを考ふるに鐵道は河川路との連絡を

要し、河川夫れ自體も亦充分其の航行性を利用せられざるべからず。最も重要な西伯利諸河川の決定的性質は、其の延長と水深に存するも、水深は單に其下流及一部の河川に於ては其中流に於て見るに過ぎざるも、其上流は人口の稠密なると農業及牧畜業に適する地域として經濟上特に重要なり。西伯利諸大河の餘りに人文に縁遠き北氷洋に放流し、且つ氣候酷烈なる無人の境を貫流し、一年の大部分は堅氷に鎖され又は各流域の隔離せる等の事實は、經濟上最も價值と意義とに富む其上流に於ける淺瀬岩礁等の航行性障害の存在と共に、此等諸河川の經濟的價值を著しく低下せしむる原因をなせり。

西伯利の内海及河川路十三萬三百七十四露里中、舟楫の便あるは九萬四千百九十三露里にして、汽船の航行に堪ふるもの三萬二千三百十五露里、旅客輸送に従事するもの二萬四千五百七十一露里とす。オビ河流域の河川は延長一萬五千八百八十八露里、イルツイシユ河及其支流八千四露里を除くを有し、エニセイ河流域の河川七千八百二十一露里、レナ河同八千五百三十露里、黒龍江同七千七百六十二露里にして、西伯利に於ける運河は、合計七露里又河川中水閘となれる地區は百四十二露里に過ぎず。

(イ)オビ河系。オビ河の第一區(ビースクよりバルナウルに至る二百十七露里)は、汽船の航行に堪ゆるも概して汽船の正確なる運轉に不便なり。即ちチャリキン河の河口よりビースクに至る淺瀬に於ては河水は夏期四チュウエルナ迄低下し、又本區には屈曲せる淺瀬多く、其間には變化常なき航路標識を有す。第二區は(バルナウル、トムスク間四百九十四露里)航行に適せる條件を具へ其以遠の水流も亦航行に最も適す。イルツイシユ河の同河へ會流する地點迄は、吃水深き汽船の航行可能なるも若し河口に於ける洲を浚深せし後には、航洋船舶も亦出入し得べきも唯其沿岸に電信の架設を必要とす。

トミ河はクズネーツクに至る迄(五百四十八露里)船舶の航行可能にして、タウダ及チュルキム河は水量多くして航行に便利なり(後者は特に夏期の前半に於て)。イルツイシユ河はノールザイサン湖以遠の上流迄舟行に便にして、汽船も亦稍困難はあるも、支那境界迄の湖航可能なり。然れども夏期の後半同河に生ずる淺瀬及岩礁は、其汽船の航行を往々不能ならしむることあり。ツール、トボル兩河に於ける汽船航行の條件は、夏期に於て水量尠く、且つ至る所に淺瀬及岩礁を有するを以て甚だしく不良なり。

(ロ)エニセイ河(露國內に於ける約三千露里)。同河はエニセイスクに至る迄航洋船舶の航行に堪ふるも、同地とクラスノヤールスク間に於けるカザチンスキイ及シウエルスカヤ、シウエラ岩礁は汽船の航行に甚大なる支障をなせり。クラスノヤールスク、ミノーシンスク間に四個の岩礁を有し、内ソロキンスキイ岩礁は、時に汽船のミノーシンスクまで溯江するを許さざる事あり。エニセイ河はサーヤンを経て二百七十五露里を貫流するも、六個の岩礁は同河に於ける船舶の運行を妨げ、内最も危険にして到底溯江を許さざるを、大岩礁とす。アンガラ河は、同河上に四十八個の岩礁を有して船舶の航行自由ならず。内バヅーン岩礁は長さ二露里半、又シャマンスキイ岩礁は六露里半を有す。同河畔には自由なる運河の設置を必要とす。

(ハ)レナ河はカチュエグよりジガロワヤに至る上流は單に小舸のみ行るべく、ジガロワヤよりウスタクツに至る間には二十個の淺瀬を有し、ウスタクツよりウイーテムに至る間に六個を有するも、常に支障あるにあらず。ウイーテムより下流のレナ河は汽船の航行自由にして航洋船舶と雖出入するを得。

(ニ)黒龍江はシルカ、アルグン兩河の會流以下は汽船の航行に極めて便利なるも、

スレーチエンスクよりするシルカ河の航行は困難なり。(淺瀬、石塊、屈曲せる航路標識、急流及稀に水深淺き事あり。)黒龍江の上流も亦水深の淺きを以て有名なり。概して黒龍江は水量豊富なるに拘らず、濃霧及長期間に亘る結氷(上流に於ては百四十九日乃至百六十五日、中流に於ては百六十二日乃至百七十七日)は、極めて同河に於ける航運を妨げ、航洋船舶は河口の洲に妨げられて、ハバロフスク迄溯江するを得ざることあり。各河系につきてその詳細なる現狀を更に左に列記すべし。

## 二、オビ河系

オビ河はビー、カツニ兩河の合流點より起算して、三千四百八十五露里にして、この總延長間は悉く船舶航行區域に屬す。下流方面は夏期四ヶ月間、上流トムスク縣地方にありては千五百露里の延長中四月中旬より十一月中旬迄、ツール河トボル河方面にては五月上旬乃至九月中旬の間航行可能にして、イルツイシユ河は四月下旬より十月上旬に至る一年約百五六十日間航行し得べし。イルツイシユ河とオビ河との合流點より河口オブドルスクに至る間は沿岸人口稀薄なるが故に、汽船の運行不定期にして往來又閑散なり。不定期なる北氷洋岸貿易船の廻船し來るを見るのみ。その交通頻繁なるは、上流人口稠密なるトムスク方面にして、

同地方に於ける航行區域はオビ河本流千五百露里、ビー河のピースク市よりオビ河會流點に至る二十三露里間、トミ河のクズネツク市より同河口に到る五百四十八露里間、チユイルム河の約七百五十露里間、ケチ河の約六百露里なり。内ケチ河はエニセイ河との連絡運河を有する唯一の水路なり。

而してオビ、イルツイシユ、トミ、トボル、ツール等オビ河系に屬する諸河川の航行に従事する汽船は一九一三年初の統計によれば左の如し。

官有汽船

三四

民有汽船

一五七

而して會社として最も勢力あるは、西部西伯利汽船貿易會社にして汽船二十七隻を有し之に亞ぐは露清汽船會社所有汽船九隻なり。個人としてはメリニコフ氏(八隻)コルニコフ氏(十隻)プロトニコフ(十五隻)等なり。最大の汽船は長さ三十五サーゼンのものあり、小なるものも十サーゼンに達す。吃水は六呎より二呎迄なり。其他荷船(バルジ)甚だ多く、其數四百九十艘に及ぶ。

官船

五七

ボゴスローフ鑛業會社

四七

コルニコフ氏

四〇

西部西伯利汽船貿易會社

三八

プロトニコフ氏

二〇

里清汽船會社

一三

長さ四十サーゼンのものを大とし、吃水は三呎小なるものは二呎に足らざるあり。

以上の外航路浚渫用汽船六及石油發動艇三十六あり。

(イ)オビ河本流

オビ河本流の航行區間を便宜上左の五に分つ。

一、ピースク——バルナウール間(二四〇露里)

二、バルナウール——ノヲニコライエフスク間(四四〇露里)

三、ノヲニコライエフスク——トミ河合流點間(二七五露里)

四、トミ合流點——イルツイシユ合流點間(一二三二露里)

五、イルツイシユ合流點——オビ灣間(一〇九五露里)

第一區は上流なるが故に難所多く、淺瀬、河峽、暗礁、八十九箇所、延長九十五露里、全航路の四三%を含む。船舶監視所七十二箇を設け、常に水の深淺を示し交通に便ならしむるも、難所は屢汽船の往來を妨げ、殊にピースク、チャルシ河口百十三露里間最も甚しく、九月より十月の始めに至る涸水期はピースク行の汽船時に停船せしめらるゝことあり。之を航行する船舶は吃水二呎以内の小汽船にして、荷船を

曳き主に貨物運送に従事す。ウスチチャルイン村とピースク市とは必ず停船すれども、他の埠頭には燃料積取の必要又は乗客貨物ある場合に非れば寄船することなし。之に従事する船舶大約二十隻なり。

第二區バルナウル、ノニコライエフスク間は、第一區に比すれば水深く汽船の交通頗る便なるのみならず、沿岸一體豊饒にして開拓地多く、産物亦少からざるを以て交通頻繁なり。淺瀬及河峽は平均三露里半三箇所の割合にて百二十三箇所あり。其延長百二十三露里に及ぶも、概して河幅廣く水底多くは砂礫又は泥土なるを以て危険甚だ少し。主要埠頭カメニ村及ノニコライエフスクの兩埠頭以外には貨物乗客の積卸あるか燃料積込あるかの外は寄航せざれども、沿岸は人口稠密して産物に富み、一方航行の困難少きを以て船舶の往來はオビ河系中最も頻繁にして、同河系に在る汽船の大部分は殆んど茲に來らざるものなしと謂ふ。

第三區ノニコライエフスク、トミ河合流點間は難所九十八箇所其の延長百八露里なるが、概して水域廣く水亦深く汽船の交通第二區域よりも一層便にして、ノニコライエフスクより遠くトムスク、トポリスク、チューメン等の各市に通じて西伯利、ベルム兩鐵道の連絡に便す。當區内ノニコライエフスクの下流百二

十露里シマン支流附近に至れば歲によりては甚しく水量を減じて舟行困難なることあれども、シマン支流に由るときは常に安全なるを得べし。

第四區トミ河口よりイルツイシユ河口に至る千二百三十二露里間は、前三區域に比すれば水量、河域共に優り航行の難所少なく總數百一箇所にして延長百二十露里半あれども、航行に格別の困難を感せず。然れども此の長大の全域に亘りて電信の設なき爲、荷主は自己の貨物を積載せる船舶の所在を二週間餘知るに由なき大不便あり。且つ沿岸地方多く深林にして産物なく、住民は假屋(ユルタ)に住する漁夫又は獵師多く、露人の住する者極めて少なし。而して貨物は殆んどノニコライエフスク又はトムスクより、チューメンに輸送せらるべき物のみなるを以て途中船舶の寄港は燃料の積込乗客の乗降又は十數布度の日用品卸しの爲のみに限り。

第五區はイルツイシユ河口よりオビ灣に至る千九十五露里なるが、河幅の大なること大湖の如し。島嶼少からざれども水深きを以て海洋汽船を通じ得べきも、沿岸多くは土人に放任し毫も開拓せられざると、オビ灣内に船舶を碇泊せしむべき港なきと、北氷洋經由歐洲航路の開けざるとに因り、徒らに善良なる航路を荒廢



に歸せしめつゝあり。

(ロ)イルツイシユ河

本河はオビ河の最大支川にして、源を支那の亞爾泰山脈内に發し、延長約四千餘露里國境アルカベークより河口に至る三千五百十露里間は全部船舶を通ずるのみならず、支那の領内に溯り尙數百露里の間船舶交通の便あり。地方の發展に資すると共に、軍事上及政治上至大なる關係あるを以て、舊露國政府はブレスノゴル驛より以南上流ザイサン湖に至る左右二十露里乃至四十露里内外を哥薩克兵村に充て且つ此の航路の完備を計る爲、(一)一八九一年より十五ヶ年計畫を以てセミヤルスク難所に於ける岩礁を除去し、(二)バビーに於ける大岩礁を一九一二年に除去し、(三)セミヤルスク、パウロダール間には常に流出する土砂の浚渫に努め、(四)セミバラチンスク及オムスクに船舶冬泊所に建設して流水の害を避けしむるに努めたり。

前世紀末迄はセミバラチンスク市より上流の國境に到る間は全く汽船の航行に適せずと思惟せしが、一八九六年官有汽船の通過したるを嚆矢とし、後一八九九年ザイサン號の航行に依り該區間の汽船交通に堪ふべきこと確實となれり。其

の結果一九〇〇年に上流イルツイシユ汽船貿易會社設立せられ、且ザイサン地方移民の急速増加に伴ひセミバラチンスク、ザイサン湖間の汽船航行頻繁となるに至れり。該區域は河底多く岩石にてバビーに於ける岩礁の如きは汽船航行を妨害すること最も甚しく、爲めに目下その除去に苦心しつゝありと云ふ。セミバラチンスクより下流百九十露里間は河底岩石にして航行頗る困難なり。夫よりパウロダールに至る二百餘露里間は曠原(ステツプ)よりの土砂流出激しき爲、時々水量を減じ舟行を妨げることあり。

パウロダール、オムスク間の五百八十四露里は、水深著しく増加し航行頗る便なり。オムスク、トポリンスク間千四百十三露里の流域は、水量概して少く、殊にイシム河口より下流最も淺し。されど上流セミヤルスクの如き淺瀬を見ず。トポリンスクより河口に至りては、水深く幅廣く、優に吃水十呎の船舶を通すべし。而して本河系に於ける航路難所は、全數五百六其延長五百八十四露里半あり。

(ハ)トミ河

源を東亞爾泰山脈に發しボゴロドスコエ村附近にてオビ河の右岸に合す。延長大約八百露里あり。クズネツク市よりチエレモーシニヤ埠頭に至る四百八十

九露里間は、水量多き時は河船を通すれども、積載吃水二呎以内の小蒸氣船が、一年三回乃至十回の航行をなすに過ぎずして、多くは筏を以て貨物を輸送し居れり。チエレモーシニヤ埠頭より河口に至る五半九露里間はトボリスク、チユーメン、ノヲニコライエフスク等に至る河船の往復絶えず、乗客貨物の輸送繁激なり。チエレモーシニヤ埠頭はトムスク市を距る陸路三露里、水路四露里にして西伯利鐵道の支線茲に達し、水陸運送の連絡を保つ。航行期間は四月中旬より十月中旬迄百六七十日なり。

(三) チュルイム河

源をクズネツクの東南山中に發し、沼澤、山丘、深林地、並に多くの湖水の間を縦横に迂回して、トミ河口の下流百二十六露里、ウスチチュルイム村にてオビ河に合す。延長約二千三百露里、アチンスク市より河口に至る千百露里は積載吃水二呎以内の汽船を通すれども、沿岸産物少く、且つ住民稀薄にして土人の散在するに過ぎざるを以て航行甚だ僅少なり。

(ホ) オミ河

カルイワン市の東北深林帯に起り、延長六百二十露里、オムスク市に來りイルツ

イシユ河に注入す。河底砂泥にして常に浚深せざれば淤塞し、船舶の行通頗る困難なり。目下河口より一十二露里の上流にして農産物多きアンドレーエフ邑に至るの間には積載吃水三呎以下の小蒸氣船を以て曳船をなし、重に貨物の輸送をなし居れり。

(ハ) トポール河

ツルガイ縣の西北烏拉爾山支脈内に源を發し、アヤトウイ、アブガ等の諸川を併せ、クルガン市を経て、イルツイシユ河に合す。延長千五百二十露里、ヤルトローフスク市より下流三百五十一露里間には、オビ河系に屬する船舶汽船の往復絶えず。殊にツール河口よりチユーメン市に至りては遠くオビ、イルツイシユ、トミ等の諸河岸に在る諸都會と連絡し、從來著しく活動し居れり。ヤルトローフスク市より上流沿岸には農村及新設移民地多くして、小舟及筏の交通あり。又本流は比較的魚類に富むが故に沿岸の村落は平均約五露里毎に點在す。汽船の航路中難所七十八箇所あれども、ユジャコーフスクを除けば、其他は著しきものにあらず。

(ト) ツール河

源を烏拉爾山脈内に發し、ベルム縣内の諸鑛業所に水利を與へ、タギール河を合

セツウリンスク市、チューメン市を経て、トボル河に注ぐ。延長約九百三十露里あり。ツウリンスク市より河口迄三百八十露里間は僅かに積載吃水二呎の汽船を以て曳船するに止まりニツツア河を合せ水量増加して初めて三呎内外の汽船を通ず。當航路に於ける難所は其數六十にすぎざるも、比較的危険の處多し。

其他ニツツア河、タウダ河、ロジワ河、ソシハ河、ベルイム河あるも前記諸河に比して航行性極めて尠し。

### 三、エニセイ河系

エニセイ河は源を支那の國境サヤン山脈に發し、延長約三千五百露里、北氷洋に注入する大河にしてオビ河に亞ぐ西伯利の大動脈なれども、流域の五分の四は不毛の地なり。クラスノヤルスク、ミヌシンスク附近の沿岸地方は、沿線中最も農牧の産多き處にして、クラスノヤルスク市より下流エニセイスクに至る三百九十露里間亦多少の農地あれども、沿線殆ど皆深林にして纔に金鑛及魚類を以て住民の生計に資す。ミヌシンスクより下流二千六百二十八露里間は汽船の航行に適すれども、本河系にある汽船は一九一四年の調査に依れば僅かに四十四隻にして

### 官有汽船

北エニセイ漁業汽船會社船

一四 エニセイ汽船株式會社船 九

三

を主なるものとし、其他は一隻若くは二隻の個人所有船にして、目下殆ど休航の有様なり。船體はオビ河のものに比すれば頗る小さく、長三十サーゼン幅五サーゼン吃水四呎を最大とし、小なるものは長十サーゼン幅三サーゼン吃水二呎なり。汽船の外三艘の浚漉船、十艘の石油發動艇及百三艘の荷船あり。浚漉船全部、石油發動艇六艘及荷船十二艘は官有にして、他は前述の諸會社及個人に屬す。

河口よりエニセイスク市に至る間は、海上汽船を通すべく、西伯利鐵道開通以前一八六三年河口自由貿易を許されたる頃には英國汽船のエニセイスク附近迄遡りしことあれども、現時は殆んど絶無に歸せり。エニセイスクよりクラスノヤルスクに至る間は、吃水四呎の船舶を通すべく、目下エニセイ汽船株式會社及北エニヤイ漁業會社並に官有の汽船常に航行し居れり。クラスノヤルスク及ミヌシンスク間も吃水三呎内外の汽船を通じ得れども、現に航行するものは、多くは二呎五の吃水船なり。今便宜上左の諸區に分つて詳述せん。

### (イ) ミヌシンスク市よりの上流航路

ミヌシンスク市よりの上流航路は、水流の急なると淺瀬多きと屈曲の激甚なるを以て、航行頗る難なり。ミヌシンスク市はエニセイ河の支流と本流とを以て包圍するタゴール島の對岸、枝航の右側に所在し、汽船は支流を逆航し、七露里にして一小貯炭所を経、尙ほ一露里餘にしてポドシンスク土人村に著す。附近シーニ一岩と稱する航行危険の地に遭遇し、漸次多くの航路難所と諸村落を経てオズナチエンスク邑に著す。官有汽船はカブテレーラ邑に至り時々航行す。

(ロ) ミヌシンスク、クラスノヤルスク間

この間三百九十八露里、沿岸多く山地なれども農耕に適し、エニセイスク縣内屈指の農牧地にして、其の産物の一部は冬期荷馬車を以てアチンスクに運送せられ、一部はエニセイ航路によりてクラスノヤルスクに出で、夫より西伯利鐵道に由りて多くはイルクーツク縣及後貝加爾州に輸出せらる。此地方は常に農産に富むのみならず、ミヌシンスクよりウサ街道に由りて行はるゝ露蒙貿易亦少からざれば、當航路の繁榮は日進の勢あるべきが如くなれども、(一)航路難所多きと、(二)アチンスク街道の善良なるとに由り、陸運に吸収せられ、一九〇〇年頃に於ける船舶往來の狀況より少しも増進せる形跡を見ず。ミヌシンスク下流五十三露里にあるオ

グラフチンスク、其下流二十二露里のソローキンスク及其下流三十七露里のウスチエルビンスク、並に其下流百十七露里のブラギンスク等は著名の難所にして、政府は常に二艘の淺瀬船を以て淺瀬の淺深に従事し居れども、ウスチエルビンスクより上流には、時としては航通を絶ち若くは一層淺吃水の汽船に轉載して乗客貨物を輸送することあり。難所の數四十九、其延長四十八露里半にして、オビ河系に比すれば數字上頗る僅少なれども、其の航行難は前者の比にあらず。航通期間は四月下旬より十月中旬迄百七十餘日なり。

(ハ) クラスノヤルスク、エニセイスク間

此間三百九十露里、沿岸多くは深林又は沼澤地にして、採金、漁魚及山獵に適し、農耕の地は甚だ稀なり。故に當航路航行の船舶は吃水四呎のものなれども、上流の如く頻繁ならず。シウエレースキ、及カザチンスキは本航路の二大難所にして、減水の際には吃水三呎の汽船をも通すること能はずと曰ふ。五月中旬より十月中旬に到る百五十日内外は、本航路の航通期間なりとす。

(ニ) エニセイスク市よりの下流航路

エニセイスク市より下流は、河幅廣く二露里半乃至四露里にして、ゾーヂンカ以

下は四露里乃至十露里とし、河口チクソン島附近は五十露里に及び水流又急ならず一時間一哩内外に過ぎずして、十九世紀の終り海路回航の貨物無税輸入の際には海上汽船はエニセイスク市の下流千二十露里オシーノウスク迄上り來りし如く舟行の難あらざるも、燃料供給上少からざる不便ありと云ふ。沿岸多少薪材を有する地も、沼地廣く積込みに多くの時を費すのみならず、人夫少く爲に甚大の費用を要す。殊にツルハンスクより下流河岸は、苔沼地帯なるを以て、薪料は得難し。此の如きを以てエニセイスク下流航路の船舶は、大抵石炭を積載して薪料の補足をなす。

#### (ホ) アンガラ河

アンガラ河は上アンガラ下アンガラの二あり。上アンガラ河はヤプロノウイ山脈に源を發し貝加爾湖の東北岸に出づ。沿岸産金地なれども未だ舟行の便なし。下アンガラ河別名上ツングースカ貝加爾湖の西南に源を發し、始め西南に直進し、多く山間及深林地帯を経て、テウールスコエ村に至り、是より西南に灣曲して更に西方に向ひエニセイ河に合す。此間の深林は一層繁茂して耕地少なし。延長二千露里一時間八、九露里の急流にして、幅四百九十メートル乃至二千六百メ

ートルとす。處々に岩礁及淺瀬多く舟行不便なりと雖も、往時歐露イルクーツク間の交通路たらしめんと、オビ、エニセイ連絡水道を開設し、チューメンに達せしめたり。西伯利鐵道開通以來之が浚渫を怠り、益其利用を缺きしのみならず、沿岸地方の未開なるは僅に一小部分に三、四隻の小蒸汽船航行するのみ。

#### 四、レナ河系

レナ河は貝加爾湖の西北三十露里、貝加爾山脈の支脈ベレンゾーウイの西北溪谷(海拔四千五百呎乃至五千呎)に源を發し、東北東より西南西に走り南より來るマンズール河と合して稍流勢を増し、イルガ河の合點に至る迄は、北西に向ひ、夫より北北東に轉じてゴローウスカヤ邑に至り、之より流域の迂回甚しく北より南に向ひし流域は、直に大迂廻して更に東より西に流れ、チャージンスカヤ邑に至り、同邑よりイガ河口迄は西方に向ふ。クート河口よりは流域迂曲激くザポロフスカヤ、ベズルコーフスカヤの諸邑間に至れば、首め北に後東に曲折して、長さ三十五露里に亘る一大半島をなす。夫より漸次屈曲の度を減じ、東北東向して、ウイチーム河口に至る。ウイチーム河口よりは東北に變じ、更に東北東に向ふ。フチエレブーフスカヤ邑附近に至れば、屈曲甚しく東に迂回し居るのみならず南方にも轉向す。スチ

エレブーフスカヤよりは東北及東北東に流れ、又北及西北に變向してアルダン河口に達す。アルダン河口よりは北西及正北并に西北に轉じて、セマキート河口に至る。夫より北北東向を以て、ゴラローワ邑に進み、更に正西及西北併に東北に轉向しマヤキート沼邊に達す。マヤキートよりは北北東向して、チトアルト島に到る。之よりレナ河三稜洲に屬して、河流數多に分れ、北氷洋に溢入す。其の全延長四千五百露里、ヤクーツク州唯一の交通機關にして、夏は船舶に由り、冬は氷上橋に由り、歐亞の各地方と交通す。舟行の便四千二百露里に及び、其内上流約千露里間は淺瀬の爲航行難なるも、其他は濃霧の害に遭ふの外航行頗る容易なり。今便利上之を上流、中流、下流及三稜洲に區分して、流域一般を示さん。

## (イ)上流部

上流部は河源よりクト河に至る定期郵便船の航行始點に至る六百五十六露里間に於て、沿岸は松檜、樅、樺等の深林より成る山丘にして、住民は殆んど郵便物輸送業者にして、彼等は本業の側漁業及獸獵に従事す。海拔五千呎内外の豁谷より流れ來り、水流急激、河幅二サーゼン乃至十サーゼンに過ぎずして、到る處淺瀬を以て

イリクト川の合點に至る。是れより僅少なる筏及小艇の航行を見る。マンズールカ川と合するに及びて、河幅三十サーゼン平時の水深二アルシン半にして、カーチュガの大村落河源より一五九露里、海拔一、五〇〇呎を控えて、茲にペウーヅカ箱様艇、筏、小艇等の吃水一呎以内を以て航行する運搬用輕船は、ヤクーツク縣内に諸貨物を輸送すべく、群集す。夫よりイルガ河の合點に至る間は、水流特に急なるのみならず、島嶼甚だ多く、沿岸樹木繁茂して航行頗る困難とす。イルガ河合點より水流稍緩にして、水深を増し大に航行を易くし、シガローワ村(河源より二九九露里)に至る。シガローワ村よりは河水の加減によりて下流の市邑と汽船往復す。遞信の數は目下航路、浚渫及改善に意を注ぎ、之より白赤の高札は、水深の淺所及難所を示すべく、兩岸に建設せられ、諸輕船の多く又茲に泊す。郵便物は終年當地迄馬車に由り陸送せられ、之より下流ウスチクト邑に至る三百三十五露里間、夏季は輕船(長六間半幅二間半高さ五尺の半圓形薄板製屋根を有す)に積み馬に曳かせ往復し、旅客も亦此便に依り得。之より兩岸山丘の松檜は一層繁茂し、水路の迂回甚だしく、爲に其速度或は一時間九露里の處あり、又四露里の處あり。河幅八十サーゼン乃至二百サーゼンにして、汽船は逆航に十六露里、順航十二露里乃至十五露里を

以て航行す。淺瀬島嶼并に航路狹所の多きは殆んど枚擧に遑あらず。斯くして二百八十二露里にして、オモローエウスク邑に達す之より水深くして廣く航行容易にして七十五露里を経てウスチクトに至る。

(ロ)中流部

ウスチクト邑よりアルダン河口に至る二千二百五十五露里間にして、ヤクーツク州内農牧の行はれ居るは、多く此中間地方とす。ウスチクト邑よりキールン河口に至る所三百露里間は河幅多く、二百五十サーセン内外なれど山丘切迫して百五十サーセンに至る處あり。兩岸多く石灰岩質にして河上五百三十呎(海拔千三百呎以上)に聳る山岳を横斷する地あり。ザポールナヤ邑附近とす。キールンガ河口よりは河幅一層廣く水流緩にして航路の水深く五サーセン以上に達する處さへあり。舟行毫も危難の憂なし。二百六十餘露里を経てビヤノブイコーフスク附近に至れば、奇形謂ふ可らざる石灰岩あり。松樺の樹を斑生し、延長十餘露里に渡る。ウイチム河口に至れば河幅一露里以上に及び、松檜の繁茂せる山丘を縫ふて緩流し、五百餘露里に達し、セルビンスクに達す。ヤクーツク州界とす。更に九十二露里にしてナフツイスク邑には税關あり、海路輸入品を監視す。之よ

り二百四十六露里にしてレナ河沿岸著名なる耕地を有するオレクミン、邑とし、夫より更に三百二十六露里を経て、イシートスク邑に至る。附近の石灰岩は右岸五十サーセンの高さに聳ゆる二十餘露里間は土地開け山丘を減じ、ボクローフスク邑に著す。黒龍鐵道ルフロフ驛に横斷すべき街路建設基地とす。之より八十餘露里にしてヤクーツク市に至る。附近島多く河幅七露里以上に及ぶ。之より兩岸愈開け二百露里の間海洋の如き、觀をなしてアルダン河口に達す。中流部は船舶の航行最も繁にして、地方開發に資すること大なり。

(ハ)下流及三稜洲

アルダン河口よりレナ三稜洲に至る千二百五十露里間は、下流部に屬して、河幅十露里以上三十露里、島嶼多く沿岸平地あれど、深林より成り山丘又甚だ多し。航路の水深五サーセン以上水流一時間五露里内外にして、ジガンスク邑(ヤクーツクより六百露里)より下流は沿岸の住民甚だ稀薄とす。魚類及マンモス象牙は多く尙下流部地方に出づ。

三稜洲より河口に至る三百五十露里は、三稜洲に屬して、河流は之より數多に分れて共に舟行の便あり。兩岸は樹木なく廣開したる苔地とす。

## 四 黑龍江系

## (イ) 黑龍江本流

黒龍江は、アムグニ、松花、ブレヤ、ビヤ、シルカ、アルグンの六大河と相待つて極東の開發に多大の貢獻をなし、極東屈指の市街は、殆んど皆其沿岸に吸收して益々其繁榮を促しつゝあり。ブラゴウエシチエンスク(人口四九、〇〇〇)、ハバロフスク(人口五六、〇〇〇)、ニコライエフスク(人口一四、〇〇〇)を其の重なるものとす。之等諸河の船舶航行の範圍は、黒龍沿海の二大州を始め、滿蒙古の地域に及び、航路の延長一萬四千餘露里、其内六千六百七十九露里は汽船を通じ、六萬四千航の船舶に依りて一億三千六百萬布度の貨物と七十三萬九千の乗客とを移動せしめ、就中黒龍江は二千七百六十七露の汽船航路を有し、最近四萬航の船舶を通じ、貨物九千萬布度乗客五十萬を輸送せり。航路淺瀬多く、難所少からず。黒龍江水路部は絶えず淺深すれども未だ完全なるを得ず。従て航期は常に河水の連結に左右せらるゝのみならず、水量の多少により變更するを免れず。殊にブラゴウエシチエンスクより上流航路に於て然りとす。一九一二年以來十ヶ年の統計に依れば、河水の解氷始期は平均四月四日、氷片なきに至るは五月九日(露曆)にして、凍結始期は十月二

日、氷上人馬の通行可能となるは十月二十五日(露曆)なりとす。本河上の汽船は、主に黒龍江汽船貿易會社及黒龍江聯合汽船會社の所有に係り、前者は年々三十萬留の政府保護金を受けて、汽船二十一、荷船四十七艘を以て定期航行を營み、スレーチンスク、ニコライエフスク間を往復せり。而して運送の外に魚類穀物の取引を爲し業務の發展を計り居れり。後者は一九一五年の航期に於て本江上の各汽船所有者が激甚なる運賃競争をなし互に疲弊の極、遂に合同の必要に迫られ、一九一六年一月に設立したる會社にして、汽船百二十六艘(積載量二、五〇〇、〇〇〇布度)荷船七十艘(積載量二、二五〇、〇〇〇布度)を有し、黒龍松花兩江の運航を營み、滿洲産穀物の搬出を盛んにする爲め、兩江岸の重要埠頭には支店又は出張所を設けて穀類の取引をも行ふに至れり。又一九一四年中ニコライエフスク市の黒龍江口と海上との乗客貨物輸送は船舶百二十九航を以てし、貨物六百二萬四千布度、乗客二千八百七十二人なりしが、乗客は漁業家及漁夫を主とし、貨物は輸入には鹽最も多く、全貨物の約三分の一を占め、次は金屬製品六分の一、茶八分の一、及石油十四分の一等に於て、其他は多く日用雜貨品なり。輸出は大豆二分の一を占め、之に亞ぐを魚類とす。



## (ロ)ゼーヤ河

ゼーヤ市の上流ダムブキンスク砂金場を去る六十四露里の上流地點より河口に至る七百八十五露里の間には舟行の便ありて、地方諸金坑との往復少からず。一九一四年中本河航行船舶の發着延數一萬四千に及び、乗客十二萬二千、貨物千八百六十萬布度を輸送せり。諸多の地點中ブラゴウエシチエンスク市は、主要なる供給者にして、他は多くは需要者たるの地位に在り。

## (ハ)プレヤ河

河口より三百三十八露里、チエクンヂンスキ倉庫に至る間は、舟行の便あり。採金場主の小蒸汽船多く、茲に往復すれども、難所多くして航行極めて不便なり。マリノーフカの沿線の主なる村落にして、一九一四年本河の全輸送數三百六航乗客三千八百貨物百二十三萬布度中、此地に集散せるもの約三分の二を占めたり。

## (ニ)セシムヅヂエ河

河口より三百二十六露里の上流にある諸金坑地迄舟行あり。プレヤ河と同じく主として金坑所有者の小蒸氣船の往復にして、其不便なることプレヤ河に同じ。ダグマラは沿線屈指の小邑なり。一九一四年本河の運輸狀態は船舶千二百八十

餘航を以て乗客九千人、貨物三百萬布度を移動せしめ、沿岸の移民地及採金所に便益を與へたり。

## (ホ)アムグニ河

採金所ケルビンスクスクラードに至る三百六十八露里航行の便あり。ゲンリヒセナウーヂンスキ其の他數倉庫沿線にあり。航路難所多しと雖も、船舶八百九十航、乗客一萬内外貨物六十萬布度の移送をなせり。

## (ヘ)烏蘇里河

本河は舟行の便三百七十八露里に過ぎざれども、支流イマン河に由りイマン町に到り且つ興凱湖に通ずることを得。ハバロフスク市は烏蘇里沿岸の諸邑と最も多く經濟關係を有し年々多額の取引あり。一九一四年に於ける本河系船舶延數四千九百航にして、乗客六千九百人、貨物四百三十萬布度を運送せり。

## (ト)アルゲン河

アルゲン河は後貝加爾州と滿洲との界をなして東北に流れ、舟行の二百五十露里に及ぶと雖も沿岸には寒村點在するのみなるを以て未だ繁激なる舟運を要求するに到らず。汽船及小船の往復多きときも一年三十八艘、筏百二三十に過ぎず。

其の輸送全貨物百十八萬布度(内筏にて百十五萬布度汽船輸送三萬布度内外)にして、筏の輸送は多く上流よりの材木とし、船舶に依る貨物は、多く食料日用品とす。而して乗客の往復千人内外にすぎず。

## (チ)シルカ河

シルカ河は、アングン河の合流點より上流にして、四百四十四露里の間七箇の埠頭を有し、舟行の便あり。一九一四年に於ける乗客の往復二萬七千八百人、貨物の輸送三百三十二萬二千布度(内筏の輸送したる材木類約五萬布度)にして、後貝加爾鐵道に聯絡すべき茶魚類及金物類並に雜貨を主なる貨物とす。

## (リ)インゴタ及オノン河

兩河は殆んど汽船を通せず、小帆船、小荷船及筏にて輸送する貨物年額五十萬布度あれども旅客は之を利用するに到らず。

## 五 セレンガ河及貝加爾湖

## (イ)セレンガ河

本河は源を蒙古に發して、後貝加爾州を貫流すること約四百露里幅百七十五サ一ゼン乃至五百サ一ゼンあり。普通四月中旬解氷し、十月下旬結氷す。河口より

ウスチキヤフタに至る三百三十露里間は、汽船の航行を見る。チコイ、ヒローク、ウダの三河は、本河に注入する大河にして、チコイ河は急流なるに係らず、二百五十露里の間舟行の便あり。河口よりウエルフネウーヂンスクに到る間は鐵道の便あると、航路の變更多きとに由り、船舶の航行甚だ稀なれども、ウエルフネウーヂンスクよりウスチキヤフタに至る二百二十露里間は、貝加爾汽船貿易會社に屬する汽船二艘にて、各二十四回定期に航行し、遡航四十四時間、下航十四時間を要す。精確なる統計を得ざるも、従事員の言ふ所に依れば、穀物の輸送年額二十萬布度乃至四十五萬布度、雜貨十萬布度内外にして、汽船以外の小船及筏に依る木材及雜貨穀類等は約六十萬布度内外なるが如し。

## (ロ)貝加爾湖

貝加爾湖に於ては、後貝加爾鐵道附屬汽船及貝加爾汽船貿易會社の汽船其他私有汽船二十五艘、荷船三十餘艘、漁船及小荷物船百二十艘ありて、交通及漁業に便し、就中貝加爾汽船貿易會社の船舶は、湖上各地に定期航行をなし、後貝加爾鐵道附屬船舶は、ムイアーワヤ貝加爾の二埠頭間に大貨物の船車連絡輸送をなす。

湖上輸送貨物及乗客の詳細なる統計は、之を得る能はざるも、當地方の人の言に

依れば年々の乗客五百乃至千二百、貨物八十五萬布度乃至百三十萬布度なるが如し。貝加爾汽船貿易會社の汽船は毎月一日、十五日の二回、バイカル埠頭を發し、往航百二十五時間、復航八十八時間を以て定期航行す。

#### 六 西伯利河川路の經濟的價值

西伯利の河川交通系中、西伯利鐵道幹線と連絡せる點に於ても、又獨立的の意義に於ても、優秀なる經濟的價值を有するはオビ、イルツイシユ河系なり。最も農業及牧畜業の盛なる西部西伯利の諸地域は、鐵道幹線の南方に位置し且つオビの本支流及イルツイシユ河の上流に依りて同幹線と連絡す。亞爾泰產の穀物は、オビ河沿岸の多數の埠頭に蒐集せられ、ピースクより、一部は地方製粉所用としてノウオニコライエスクへ向ひ、一部は又輸出の爲め鐵道に依り輸送せられ、更に水路に依りてチユイメン若くは更に遠くコツラスに至るべく、ピースク、ノウオニコライエ、スク地方より輸出する貨物の一般的増加顯著なるも、バルナウル、カムニ兩地の輸出は、最も急速なる發達をなせり。ノウオニコライエフスクよりは、全輸出貨物の五割一分を西方向へ輸出し、四割一分を東方向へ運出し、トムスクに輸出するものは僅々四分六厘に過ぎず。尙ほ本通路に依りチユイメン、ノウオニコライエ

フスク兩地を経て行はるゝ亞爾泰地方への輸入も益々増加す。但しチユイメン經由は其發達の度鈍し。オビ河の上流に對しトムスクより發送する貨物は目下著しく鮮し。之を要するに本地區は汽船業の中心點としては左して勢力なく、多數の汽船は寧ろ同所よりイルツイシユ河へ移されたる如き狀勢なり。然れどもノウオニコライエフスクより南方へ對する商品の移動は、益々増加し居れり。貨物の大部分はノウオニコライエフスクより水路バルナウル、ピースク及カムニに到りて、更に爾後の仕向地を定めらるゝものとす。チユイメンより水路に依りトムスクに送る貨物は、益々減少しつゝあるも、バルナウルに至るものは、依然從來の率を維持し居れり。キルギス、曠原產の穀物及び畜產物は、イルツイシユ河に依りて、オムスクに出で同所より其一部は鐵道に依りて西方へ向ひ、他の一部はトポリリスクに至り更にトポリ、ツラ兩河に依りてチユイメン及更に進んでハベルムに至る。オビ河の下流よりは單に魚類を搬出するに過ぎず。

エニセイ河の大牛は、酷烈なる氣候を有する殆ど無人の境を通過するが故に其の經濟的價值も遙に尠く、ミヌシンスク地方の產物は、北方に於ける住民の極めて少數なる爲に多量に之を北方へ輸送する能はず。其上流が蒙古内を貫流するエ

ニセイ河は、若し河口に於ける洲の故障なく、且つ縦し一定の制限を有するとも其河口に自由港制度を設けんには、蒙古對歐露及西歐諸國との貿易上極めて重要な輸送路たる事を得べし。アンガラ河は岩礁を有する爲に目下何等商業的の價値を有せざるも、同河はエニセイ河流域と貝加爾湖とを連絡せしめ得べく、又エニセイスク縣南部の製産品は、同河に依りてイルクーツク縣及後貝加爾の奥地に進入し得べし。而してされど此の經濟的意義を充分發揮せしめんには約三、四百萬留を要する同河岩礁附近に於ける迂回運河の開鑿を完成せざるべからず。

レナ河は沿レナ地方が外界と交通する唯一の通路にして、之に依りて各種の製造工業商品を本地方の奥地に送附し、柔毛皮、魚類、巨象の骨等を輸出し、又オレンクミエ、スク、ウイテム採金地方に穀類生畜及畜産物を輸送す。冬期同河の氷上に依りても凍結せる肉類、枯草、魚類等を運送するも概して同河に依る商業は沿レナ地方全體に於て僅に二百萬布度以内の貨物を要求するに過ぎざるを以て其額大ならず。

黒龍江は黒龍沿道全體に於ける極めて重要な水路にして、多くの貨物は同河に依り諸方向に移動す(穀物、木材、魚類、雜貨、茶等)。黒龍鐵道は水路に於ける貨物の

一部を奪取する虞ありと雖も安價にして容積大なる諸原料品は依然黒龍江に依りて輸送せらるべし。鐵道幹線との垂直に流る、セーヤ及ブレイヤ河は、北方の非農業地域をブラゴウエシチエンスク及南方のゼーヤブレイヤ低地の農業地方と連絡せしむるを以て、甚だ重要な地方的經濟的意義を有す。

#### 七 運河工事

既にパーウエル一世帝時代にオビ、エニセイ兩河をツキム(オビ河の支流及スキム(エニセイ河の支流)に運河を通じて連絡するの議を生せしが其後ケチ(オビ河)のと、ケミ(エニセイ河)又ワーハ(オビ河)とエログイ(エニセイ河)河との連絡案も起り終に七十年代の終期に於て盛に論議せられ、一八八二年之にこの案の實現を見たり。即ちケチ河(五百二十露里)よりオーセルナヤ、ロモワータヤ、セーゼワヤ及大湖(四露里半)に至り、同所より七露里強の運河を開穿して小カス(八十九露里)大カス(百九十二露里)を經、終にエニセイ河に達するものは是れなり。而してオビ、エニセイ運河の建設に對しては四百萬留を費せしも、其結果は云爲するに足るものなし。即ち運河の幅員狭く(六サーゼン河)の水量尠く、大型船舶は運河を通航する事能はず。小型のものど雖も満水の際之を通航し得るに過ぎず。最近更にケチ、ソチユ

ール兩河より運河に接続して、ケミ河に至り(八百八十九露里)一はケチ、ツキヤ河より一運河に續きてケミ河に至る(九百九十七露里)二個の新案を提出されしが、後案の經費は五千五百萬留を計上せられたり。然れどもアンガラ河口の洲を浚渫するにあらざれば、オビ、エニセイ運河は特別の經濟的價值を有するを得ず。

オビ、ウオルガ兩河流域の連絡は、偉大なる經濟的價值を有するや必せり。是れ同運河に依り移動すべき貨物は、尠くも四億布度以上と豫期せられ、又連絡の事實夫れ自體が西伯利産原料品の製産力の増加を喚ぶべければなり。該通路はベルムを距る三十七露里、レウシン村附近のカム河より起りてチュソフヤ河(三百九十五露里)を経、次に七露里半の運河を通過して、レシエーツカ河に至り、同河上十四露里を経たる後イセチャ河(五百十八露里)及トポリ河(三百四十六露里)に達し、全延長千四百七十二露里、水閘百十個此の費用一億五百萬留を算し、全通路の建設費は運河及水閘を通過し得る船舶の長さ及幅員の最大限と最小限とにて、一億六千五百五十萬留若くは一億二千八百五十萬留を計上せざるべからず。

## 第二 航路

### 一、沿海州方面

浦鹽斯德は露國極東第一の良港にして、ニコライエフスク港之に亞ぎ、共に沿海航路の便あるのみならず、歐露及諸外國との交通を保つ。浦鹽斯德よりの定期航路は露國義勇艦隊汽船會社、大阪商船會社、日本郵船會社及ケーゼリング汽船會社之に當り、其他は不定期航海に従事す。當方面の海岸は海岸線の屈曲少く、良港に乏しく、且つ氣候嚴烈にして十一月中旬より四月中旬迄は流水及結氷に妨げられて航海困難を極む。

此の方面の航路を擧ぐれば左の如し。

(1) オデッサ、浦鹽斯德線(東方航路にて支那東岸の各港に寄航す。  
義勇艦隊汽船之に當り、總延長九千八百五十海里汽船九隻之に當り、年十八回の航行をなし、片道約五十日を要す。

(2) 浦鹽斯德、敦賀直通線  
艦隊汽船と大阪商船は之に當り、四百九十里を三十六時間に航し、前者は一週二回四艘の汽船を以て之に當り、後者は直航船と浦鹽——小樽——青森——函館——夷——新潟——伏木——七尾間との二線を有す。

(3) 韃靼海峽線

浦鹽斯德——聖オリガ——イムベラトルスカヤ——ビンラ——アレキサンドロクスク——デカストル——ニコライエフスク間に於て九百六十哩、義勇艦隊汽船之に當り汽船四艘を以て一年十六航なす。航期は五月中旬より十月下旬迄とす。

(4) 米國航路

義勇艦隊汽船之に當り、神戸横濱を経て桑港及沙市に至る線なり。

(5) 小樽、青森、浦鹽斯德線

大阪商船會社之に當り、小樽より青森を経て浦鹽斯德に赴く線なり。

(6) 小樽、浦鹽斯德線

大阪商船會社之に當り、小樽より浦鹽斯德に直航し青森を経て小樽に歸航す。

(7) 神戸、浦鹽斯德線

日本郵船會社之に當り、神戸、門司、長崎、釜山、元山、清津に寄航し浦鹽斯德に達す。一艘の汽船を以て一年十六航行す。

(8) ケーゼリング會社線

浦鹽斯德——インベラトルスカヤ間、浦鹽斯德——オホーツク間、浦鹽斯德、ボシエツト間、浦鹽斯德——マンガツイ間及浦鹽斯德——ウラジール間の五航路を有

す。

其の他の汽船會社の航路其數甚だ多しと雖も、年々異動するを以て之を詳かにするを得ず。北方汽船會社汽船、クンストアリベルヌ取扱汽船ラングラーチエ取扱汽船、森商店取扱汽船等は主なる浦鹽斯德沿海の航行汽船なり。

ニコライエフスク港海運は、浦鹽斯德との間に、義勇艦隊汽船が定期航海を營む外、悉く不定期船にして其數頗る多けれども、其の十分の七は日本との間を航行する船舶なり。

二、オホーツク、勘察加、ベーリング方面

勘察加オホーツク方面の航路は年々多少の異動ありて、其の時間表等は、毎年一月の末ハバロフスク市沿黒龍總督府に於て露國漁業家代表者共に協定編制せらるゝを常とせり。當航路に當れる義勇艦隊汽船會社當局の意向を徵せるに、勘察加オホーツク方面には可成的漁業家の意見を採用し、航路を延長し運賃を低減し、寄港地を増し、浦鹽斯德を起點とせるを廢して、オホーツク沿岸及勘察加西海岸に對してはニコライエフスクを起點とし、勘察加東海岸に對してはベトロバウロフスクを起點とせんと企劃しつゝありしものゝ如し。現時勘察加オホーツク方面に

ありては、勘察加東岸航路を十線、西岸航路を六線、オホーツク沿岸航路を四線、チユクチアナツイル航路を三線、ペトロバウロフスク直通航路を一線、總二十四線を有し、何れも義勇艦隊汽船の航行する所に係り、此の人口稀薄にして客少なく貨物の出入殆んどなき沿海航路に對し、露國政府は莫大なる補助金を與へて之等沿海地方の連絡運送に當らしめたり。一九一四年度は四月十二日浦鹽斯德を發し、ペトロバウロフスクに直行したるを初航とし、十一月二十三日浦鹽斯德に歸航したるを終航とせり。

之が航行に當れるは十隻の汽船にして三千噸級一隻、二千噸級六隻、一千噸級三隻なり。而して其の航路及寄港地を見るに二十四線中十九線は函館に、多きは往復少なきは一回の寄港をなし、ペトロバウロフスクに寄港するもの十六線あり。其他沿岸部落には多きは年九回少なきは一回の寄港あるのみにして、其の廓寥たる地方的狀況するに餘りあり。加ふるに船内の設備は、漁業家及貨物(魚類)本位の船舶なるが故に、著しく不完全にして、乗客待遇の如き言語に絶せり。而して運賃は運程計算にして、一等三哥、二等二哥、三等一哥とす。而して食事は之を別に購置せざるべからず。義勇艦隊汽船以外の船舶は、日、英、米、獨及諾威等の國籍にある

もの多く航行すれども、漁場の關係及貨物の多少に依り極めて不規則に航行せり。而も其の大部分はニコライエフスク及其の奥地方需要の輸入雜貨と輸出魚類の運送を目的とし、其他は重に漁場用のものとす。

汽船以外漁業に従事し若くは魚類運送に従事する帆船の往復頗る盛んなれども、其の九割五分弱は悉く日本船なり。

### 三、北水洋航路

浦鹽斯德より北水洋コルイム河口ニジネカルイムスクに至るものにして、一九一一年以來、年一回一隻の汽船を以て漸次レナ河口に航路を延長し、舊露國政府はこの航路に對し汽船購入補助金、保險料、航路補助金等莫大なる補助をなせり。其他は定期航路の北水洋面に開かれたるものなく、時に政府の巡邏船の通行を見るに止まれり。

## 第五節 通信系統

### 一郵便

郵便は前述の諸交通路に依り汽車、汽船、小艇、馬車、馬及馬又は鹿背に於て輸送せられ、重要市邑には郵便局又は郵便支局ありて、日に一回若くは三回の配達をなせ

ども、他の村役場又は驛傳の郵便取扱所に留め置かるゝを以て、各自又は代人を立て時々引取るものにして、其の不安なる言語を絶す。

而して結氷期と解氷期とを合せて三ヶ月間は一般交通の杜絶と共に郵便物搬送不可能となるが爲めに配達行はれず。

尚ヤクトック州エニセスク縣の北氷洋岸及奥地地方は全く通信機關を有せず、勘察加州は歐露及他西伯利州縣との郵便遞送は馬背又は橇によりてオホーツク迄來りオホーツク以東は之より發送せられ冬季郵便物は一回若くは二回犬橇を以て配達せらる。夏季汽船の通する間は沿岸地行の郵便物は、本航路に於て取扱はれ、寄港地毎に集配をなせり。

斯る設備の不完全、取扱の緩慢は實に露國全土と謂ふべく、而も屢書信の檢閲を行ふが故に秘密を保つこと到底期すべからず。

平時ベトログラード東京間の急行列車は、十二日にて到達するも、郵便は十五、六日を要せしが、現大戰となるや種々の故障の爲早くも一箇月時には二箇月半を要するに到れり。而して日露間の信書は浦鹽斯德、イルクーツク、ベトログラードに於て檢閲するを常とし、往々他地に於て檢閲する場合なきにあらず。

郵便物の受授は各國年中無休とせるも露西亞は從來元旦、聖母福音祭(三月二十五日)露曆復活祭日(五月十四日)皇帝即位式日(十二月六日)耶蘇降誕祭日(十二月二十日)の五日を休日となし取扱をなさず。取扱時間は午前八時乃至午後二時なれども緩慢不規則にして、日曜祭日の如きは、大抵午前十時前後一、二時間其の事務を取扱ふに過ぎず。切手葉書等は局の郵便取扱時間内のみに限れり。實價を以て販賣せらるゝも、停車場其他の店舗に於て購求する時は一哥のものは二哥、二哥のものは三哥、四哥のものは五哥の如く常に實價より一哥宛多く口錢を徴せらるゝこと忘るべからず。平時に於ける國內郵便料金は葉書三哥、封書四ロート毎に七哥(市内に限り五哥)書留四ロート毎に十哥の定なりしが、戰時料金を増して葉書四哥、封書十五哥とせり。されど外國郵便は葉書四哥、封書十五グラム毎に十哥、書留二十哥なること舊の如し。

## 二 電信

電線は鐵道沿線及重要郵便路に布設せられ、重要驛に於ては之が受授を爲し得れども小驛に於ては全くこの便を得ず。而して北部地方には電線の架設全くなし。之が電線路を擧ぐれば左の如し。



西部地方

- 一、ベトロバウロフスク—アトバサール—アクモリンスク線
- 二、ドボーリスク—チユーメン線
- 三、イルツイシユ沿岸線(オビ下流域よりトボーリスクを經、オムスク、パウロダールを經、セミパラチンスクよりザイサン湖を廻りてザイサン市に達す)
- 四、パウロダール—カルカラリンスク線
- 五、セミパラチンスク—ウスチカメノゴル線
- 六、ベトロバウロフスク—コクチエタウ線
- 七、ノラニコライエフスク—ビースク—コシアガチ線
- 八、トムスク—クズネツク—バルナウル線(途中ブリユハノボよりバルナウルに至る枝線あり)
- 九、セミパラチンスク—コバ—リ—タシケント線(西伯利より中央亞細亞に連絡するもの)
- 一〇、バルナウル—イルツイシユ河線(バルナウルよりイルツイシユ河線に出で、ウスチカメノゴルに連絡するもの)

東部地方

- 一、カインスク—スパ—スキ線
- 二、タタルスク—スラヴゴロド線
- 三、プフタルマ—カ—メニボルチハ線
- 一、クラスノヤルスク—ツルハンスク線
- 二、カールチノユ—ジノ—エニセイスク線
- 三、アチンスク—ミヌシンスク—クリゴ—リエフカ線
- 四、バチ—ニーシ—ラ—ユリヤルダ線
- 五、イルク—ツク—ウエルチンスク—ウイチムヤク—ツク—オホ—ツク線
- 六、ウイチム—ボダイボ線
- 七、ヤク—ツク—ウイリユイムスク—ウエルフネコルイムスク—スレネコルイムスク—ニージネコイムスク線
- 八、ニージネウ—ジンスク—ブラ—トスク—イルムスク線

極東地方

- 一、バルグチン—ウエルフネウ—ジンスク—ツロイツコサ—フスク線

- 二、ウエルフネウージンスク—ウイテム河岸—チタ線
- 三、チタ—蒙古境界線
- 四、アクシヤ—ボルヂヤ—スレーチエンスク線
- 五、黒龍江沿岸線(スレーチエンスク—ブラゴウエシチエンスク—ハバロフスク—ニコライエフスク)
- 六、ダウリヤ—ツルハツエフスク—スレーチエンスク線
- 七、マリンスクウスベンスク—シジマン線
- 八、ニコリスクウスリスク—アヌチーノ—蘇城ウラヂミロアレキサンドロフスク線
- 九、コレンカ—ペトロフカ—ウラヂミロアレキサンドロフスク線
- 一〇、ニコリスクウスリスク—ボルダフカ線
- 一一、ニコリスクウスリスク—バラバシ—ノラキエフスク線
- 一二、ウラヂミロアレキサンドロフスク—オリガ—チチユハ線
- 一三、勘察加半島線(ペトロバウロフスクより半島を横断して西岸を北走してチギーリに至るもの)

以上の諸線中エニセイスク、ツルハンスク線、ヤクーツク、オホーツク線、ヤクーツク、ニージネコルイムスク線は單線にして未開の山地を通過するを以て故障の場合少しとせず。

西伯利に於ける電信の緩慢は本國の緩慢なる以上に甚しきものあり。例へば浦鹽斯德に於て發車間際に打電したるニコリスク(距離百露里)宛の電信が該列車の到着後一、二時間を経て漸く發達せられたるが如きは常に見聞する所にして數百露里の近距離電報は寧ろ汽車の速力に劣ると評するも失當ならざるべし。國內電報料金は一通に付三十哥及び一語に付五哥(戰時七哥)に基いて計算し、最長綴を十五字とす。露國と滿洲にある露國電信局間の料金は一通三十哥の外に一語十二哥(戰時十四哥)宛を、又歐露日本間は一語につき二十六哥、西伯利日本間は一語につきて二十二哥を徴せり。この外に無線電信の設けありて、北氷洋岸及太平洋岸地方の通信に當れり。今その所在地を擧ぐれば左の如し。

西部地方

オビ河口オブドルスク

(アルハンゲリスクに通ずるもの)

東部地方

ニコライエフスク  
 オホーツク  
 ベトロバウロフスク  
 マルコラ

ナルピンスク  
 ナヤハン  
 ノラマリンスク

三、電話

西伯利の都市にて電話の架設せられたるもの左の如し。

西部西伯利

クルガン  
 チューメン  
 トボーリスク  
 セミバラチンスク  
 トムスク  
 ノラニコライエフスク

バルナウール  
 マリンスク  
 ビースク  
 オムスク  
 ベトロバウロフスク

東部西伯利

イルクーツク  
 クラスノヤルスク  
 ミヌシンスク  
 カンスク

マリンスク  
 オレクミンスク  
 ボダイボ

極東地方

チタ  
 ウェルフネウーヂンスク  
 アレキセーエフスク  
 プラゴエシチエンスク

浦鹽斯德

ニコライエフスク  
 ニコリスクウスリスク  
 ハパロフスク

この他勘察加半島に於てはベトロバウロフスクの諸官衙とポリシエレーツキ哨所と通ず。

今西伯利に於ける通信機關数を州別に表示すれば左の如し。

	電信郵便局	郵便局	郵便局支所	村落郵便取扱所
沿海	一九	【計 二〇】		二八
黒龍	三八	五		
後貝加爾	【總計	九四		?

點	加	太	夏季
イムグーツク	一七	二二	三三
ナクラーツク	二	八	四
エニセイスク	七	一二	一五
トムスク	七五	三六	三一
セミバラチンスク	七	一九	二二
アクモリンスク	一九	三二	一七

### 第九章 西伯利の經濟的中心地

現在に於ける西伯利の經濟的中心地、其貨物集散地及原料品の積出地は、往時の中心地及歴史的市邑と符合せざる事甚しきも、斯の如きは最近に至りて見らるゝ事象に屬し、是れ實に河川路の股脈を奪ひて之と競争の地位に立てる西伯利鐵道の影響とせざるべからず。併も其影響は舟楫の便なき河川の沿岸に所在する諸地點以遠に迄及べり。即ち左記の諸表は該鐵道の影響を最も良く語れり。

#### 一 鐵道沿線諸市邑の人口の増加

自一八六〇年  
至一八九七年

自一八九七年  
至一九一〇年

クルガン	二〇〇〇	二二三・五三
チユーメン	一〇九二	一・六五
トムスク	一〇二二	一〇・二三
カインスク	八三九	四・一二
マリインスク	一二七六	一四・七一
ノウオニコライエフスク	—	九九・八〇
オムスク	九四五	二一・〇四
ペトロパウロフスク	一六八二	九・四二
クラスノヤールスク	二〇八七	一六・八二
アチンスク	一六七八	三・九〇
カンスク	二三三五	一〇・〇〇
トボリスク	〇・六三	六・五〇
ベレンゾフ	三・三六	三・二三
ターラ	七・四九	二・二〇