

ライオン 聯邦鉄道概観  
鉄道省運輸局

604  
69

604-69



1200501531287

# Kodak Gray Scale

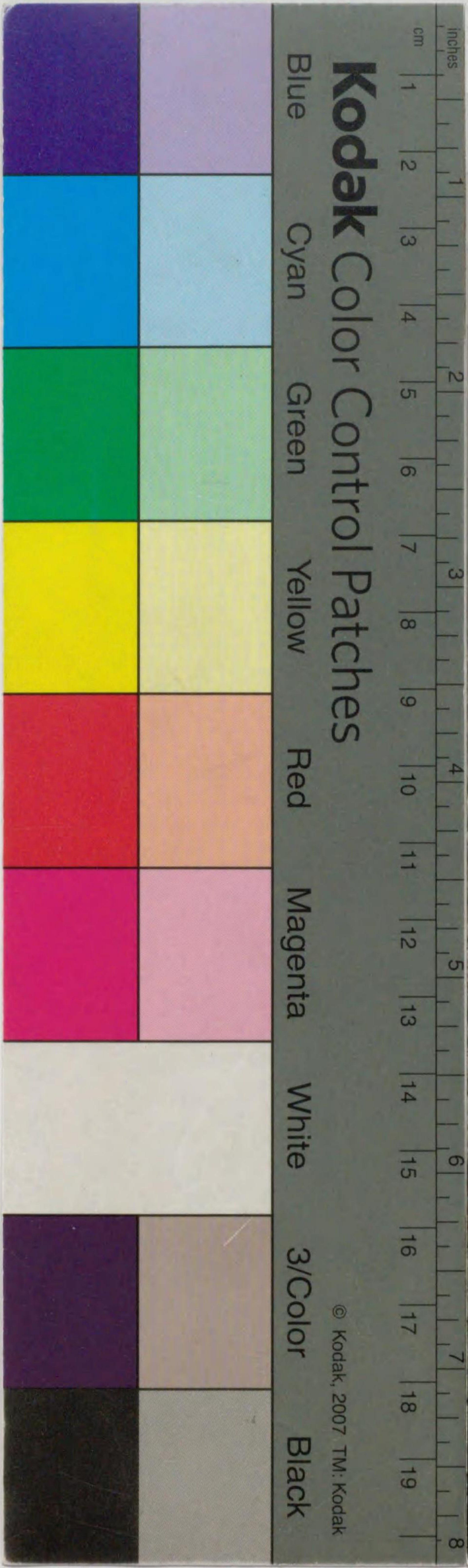
A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



© Kodak, 2007 TM: Kodak

# Kodak Color Control Patches

Blue Cyan Green Yellow Red Magenta White 3/Color Black



© Kodak, 2007 TM: Kodak



昭和五年三月

ソヴイエト聯邦鐵道概觀

鐵道省運輸局



604 57

新嘉坡本



604-69

604-69

凡例

發行所寄贈本

一、本書はソヴェト聯邦に於ける鐵道全般に關する事項を概括的に叙述したるものにして同國

鐵道の概念を得せしむるを以て目的とせり。

二、附録として道路、水運、航空の關係交通機關の概要及一九二七—二八年ソヴェト聯邦鐵道

運輸業績概觀を附せり。

三、編纂者は課員中野囑託。



昭和五年三月

運輸局國際課



# ソヴイエト聯邦鐵道概觀

## 目次

### 第一編 發達史

|                   |   |
|-------------------|---|
| 第一章 緒言            | 一 |
| 第二章 創設時代          | 二 |
| 第三章 私設鐵道時代        | 二 |
| 第四章 統一時代          | 四 |
| 第五章 世界大戰及戰時共產主義時代 | 五 |
| 第六章 新經濟政策實施時代     | 七 |
| 第七章 近代            | 九 |

### 第二編 概況

|          |   |
|----------|---|
| 第一章 鐵道延長 | 三 |
|----------|---|

目次

鐵道研究所藏本



第二章 線路概況.....一四

  第一節 道 床.....一四

  第二節 枕 木.....一四

  第三節 軌 條.....一六

  第三章 勾配及曲線概況.....一七

  第四章 橋梁概況.....一八

  第五章 車輛概況.....一九

    第一節 機關 車.....一九

    第二節 客 貨 車.....二〇

  第六章 電化概況.....二二

  第七章 鐵道工場.....二三

### 第三編 組 織

第一章 緒 言.....二四

第二章 交通人民委員部中央機關.....二六

  第一節 最高幹部.....二六

  第二節 基本的作業機關.....二六

    第一款 鐵道運輸中央管理局.....二七

    第二款 海上運輸中央管理局.....二七

    第三款 國內水路中央管理局.....二七

    第四款 地方運輸中央管理局.....二六

  第三節 補助的機關.....二六

    第一款 行政中央管理局.....二六

    第二款 科學技術委員會.....二六

    第三款 運輸教育中央管理局.....二六

    第四款 運輸技術發明改善局.....二六

    第五款 鐵道建設中央管理局.....二六

    第六款 統計製圖中央課.....二六

    第七款 勞働中央局.....二六

    第八款 財 務 局.....二六



第九款 國際事務局.....三〇

第四節 監督檢查機關.....三〇

第一款 交通人民委員部監督本部.....三〇

第二款 中央財政課.....三〇

第三款 運輸計畫委員會.....三一

第四款 國營河川船舶中央局.....三一

第五節 聯合管理機關.....三一

第一款 運送中央委員會.....三一

第二款 財政檢查委員會.....三一

第三款 貨率委員會.....三一

第四款 港務中央委員會.....三二

第五款 水上救援中央委員會.....三二

第六款 ソヴィエト聯邦登録中央局.....三二

第三章 交通人民委員部地方機關.....三三

第一節 鐵道管理局.....三三

### 第四編 營業

第一章 旅客.....三六

第一節 一般.....三六

第一款 旅客輸送數.....三六

第二款 等級別に依る旅客數.....三六

第三款 運輸種別に依る平均走行料.....三六

第四款 旅客機關車及客車走行料.....三六

第二節 等級.....三六

第三節 運賃料金.....三六

第一款 一般貨率.....三六

第二款 近郊貨率.....三六

第三款 割引運賃.....三五



第一項 小 兒……………五

第二項 高級學校學生……………五

第三項 事務員及勞働者……………五

第四項 病人……………五

第五項 一級及二級學校生徒……………五

第四款 急行料金……………四

第五款 座席料金……………四

第六款 寢臺料金……………四

第一款 普通寢臺料金……………四

第二項 直通寢臺料金……………四

第七款 赤十字社稅……………五

第八款 入 場 料……………五

第九款 河川航送料……………五

第十款 車室貸切料金……………五

第十一款 客車貸切料金……………五

第十二款 臨時列車貸切料金……………五

第四節 乘 車 券……………五

第一款 種 類……………五

第二款 通用期間……………五

第三款 途中下車……………五

第四款 無 札……………五

第二章 手 荷 物……………五

第一節 定 義……………五

第二節 賃 率……………五

第三節 價格表記……………五

第四節 手荷物の保管……………五

第五節 手荷物の引渡……………五

第六節 手荷物の滅失、毀損に對する責任……………五

第七節 携帶手荷物……………五

第八節 犬、鳥及小動物の運送……………五

目 次……………七



第九節 獵犬の運送..... 六〇

第十節 近郊線に於ける自轉車の運送..... 六〇

第三章 貨物..... 六二

第一節 一般..... 六二

第一款 貨物輸送數量..... 六二

第二款 運送の種類別に依る輸送數量..... 六二

第三款 扱便別に依る商業貨物輸送數量..... 六二

第四款 發送口數..... 六三

第五款 平均走行距離..... 六三

第六款 貨物輸送の季節..... 六三

第七款 貨物機關車及貨車走行料..... 六四

第二節 等級..... 六四

第三節 賃率..... 六五

第一款 一般賃率..... 六五

第一項 小荷物賃率..... 六五

第二項 急行便及普通便貨物賃率..... 六五

第二款 例外賃率..... 六〇

第三款 特定賃率..... 六一

第四款 地方賃率..... 六一

第四節 運送便及扱種別..... 六一

第五節 附帶料金..... 六二

第四章 附帶事業..... 六六

第一節 市内營業所..... 六六

第二節 商業部代理店..... 六六

第三節 保管倉庫業..... 六六

第一款 短期保管..... 六八

第二款 長期保管..... 六八

第五編 人事

第一章 人員..... 六九



第二章 勞 銀……………九二

第三章 死傷者……………九四

第四章 運輸従事員社會保險……………九四

  第一節 社會保險の目的……………九四

  第二節 保險金の支給……………九五

    第一款 一時的勞働不能に對する保險金……………九五

    第二款 廢疾者に對する保險金……………九五

    第三款 失業保險金……………九六

    第四款 老衰に對する保險金……………九七

第五章 鐵道従業員失業狀況……………九七

  第一節 失業者數の移動……………九七

  第二節 失業者内譯……………九八

  第三節 失業期間……………一〇一

  第四節 失業の原因……………一〇一

第六章 文化機關……………一〇三

### 第六編 財政

第一章 戦前の財政概況……………一〇五

第二章 最近の財政狀況……………一〇八

第三章 豫 算……………一一三

  第一節 豫算編成手續……………一一三

  第二節 一九二九—三〇年度運輸豫算概要……………一一六

### 附 録

一、水 運……………一一九

  國內水路延長——水路狀況——船舶概況——運輸成績——對外關係

二、道 路……………一二三

  緒言——自動車の沿革——自動車運輸の趨勢——運輸成績——莫斯科に於ける自動車運輸

三、航 空……………一四二

  概況——使用飛行機——航空學校——運輸成績——航空會社



四、一九二七—二八年度鐵道運輸業績概況..... 150

鐵道線路延長——貨物輸送——旅客輸送——手小荷物輸送——鐵道收入——車輛——  
從業員數及勞銀——機關車燃料費——營業費及營業成績

主なる参考書

Изд. ЦКЗКД "Гуток": Железнодорожная Энциклопедия, 1926.  
 Изд. ЦКЗКД "Гуток": Весть Транспорт СССР, 1927.  
 Изд. Госплана: Плановое Хозяйство (ежемесячный журнал), 1927.  
 Изд. газеты "Экономическая Жизнь": Экономическое Обозрение (ежемесячный журнал), 1928.  
 Г. Г. Слинков: География Транспорта, 1925.  
 Изд. Совета Правлений ж. д.: Транспорт и Хозяйство (журнал), 1928.  
 НКПС: Железнодорожный Транспорт за 1927/28 опер. год, 1929.  
 НКПС: Материалы по Статистике Путей Сообщения, 1928.  
 НКПС: Справочник по Транспорту, 1927.  
 НКПС: Свод Тарифов на Перевозку Грузов по Жел. Дор. СССР, 1928.  
 НКПС: Свод Тарифов на Проезд Пассажиров и на Перевозку их Багаж по Жел. Дор. СССР, 1926.



# ソヴィエト聯邦鐵道概觀

## 第一編 發達史

### 第一章 緒言

元來露西亞の鐵道系統は軍政上の必要を基礎とせるものであつて、軍政上の目的は必ずしも經濟上の必要と一致するものではない。従つて露西亞の鐵道は中央集權の具に備へられ、官僚政治保全の用に供せられたと云ふも過言ではない。然しながら同時に經濟上に於ても重大なる役割を演じて居ることは固より否定すべからざる處であつて、鐵道の發達が經濟的進歩を確實ならしめたことは明なる事實である。然し之も歐洲大戰及革命に依つて根本的に破壊され、ソヴィエト露西亞の確立と共に如何にして此の破壊された露西亞を建直すかは等しく識者の注目の的となつて居る。ソヴィエト露西亞の生命が恰も蜉蝣の如く短命なるべしとは屢々耳にした處であつた。

然るにソヴィエト政府が出来てから已に十有餘年、各般の施設は舊と全く面目を新にして鞏固にされ、鐵道運輸成績の如きも最近戦前の其を遙かに凌駕して將來益々發展の傾向を有して居るが、之は全く鐵道組織、車輛の利



用方法及勞働生産が著しく改善された結果である。現在鐵道と自動車との競争が識者間の問題となつて居るが露西亞に於ては自動車運輸の時代は遠き將來の事に屬し鐵道萬能なりと云ふも敢て過言ではないのである。

## 第二章 創設時代

露西亞に於ける最初の鐵道はペテルブルグ——ハプロフスク間（二十五露里）の鐵道である。本鐵道は千八百三十六年五月一日より起工し翌千八百三十七年竣成を告げ同年十月三十日より一般運輸營業を開始したのであるが動力に蒸氣を使用し定期の運行を爲したのは千八百三十八年四月一日であつた。

斯くの如く露西亞に於ける鐵道の建設は歐州諸國に比し餘り遅れて居ないのであるが資金難の爲爾來二十年間鐵道の建設事業は極めて不振であつた。此の間に建設された主要なる鐵道はワルソーより墺地利國境に至る舊ワルソー、ウイン鐵道、ペテルブルグよりモスクワに至る舊ニコライ鐵道及ペテルブルグ、ガツチナ鐵道等にしてクリミヤ戰爭當時迄に建設された鐵道總延長は僅かに九百七十九露里に過ぎなかつた。然るに當時西歐諸國に於ける鐵道延長は已に二萬露里を突破して居た。尤も其の大半は英國の鐵道であつた。

## 第三章 私設鐵道時代

露西亞の鐵道が極めて貧弱なることを如實に暴露したのはセバストポール戰役であつた。本戰役に際し軍隊及

軍需品の輸送は著しく滯沌し已むを得ず三頭牽郵便馬車に依り大砲其の他の軍需品を輸送した事實に想到するときは他に多言を要しないであらう。

茲に於て政府も鐵道建設の必要を痛感したが如何せん戦後の困憊せる財政状態は到底之が實現を許さず外國資本を容るゝの已なきに至り千八百五十七年外國（主として佛國）の投資に係る露西亞大鐵道會社なるものを設立し鐵道の建設に當らしむることとしたのである。爾來露西亞の鐵道は私設鐵道時代となり、政府は一定の保護獎勵法を設け私設會社に鐵道の敷設を許可するに至つた。

千八百五十七年より千八百六十五年迄は私設鐵道の建設を獎勵する爲會社の請負契約を以て定めたる建設資金に對し五分の利益保證金を交付することにしたのであつたが、此の利益保證金は鐵道の開通後に非らざれば交付されなかつた事と多くの場合に於て建設費は請負契約に依る建設資金を超過し利益保證金の交付を受くるも猶ほ且收支償はざりしこととの爲に、既得の鐵道敷設權すら抛棄したる會社が一、二に止まらぬ有様となり政府は獎勵の目的を充分に達することが出来なかつた。

前述の事情に鑑み政府は千八百六十五年以來鐵道の建設を特許する毎に關係會社の債券を一定の價格を以て引受け其の引受債券に相當する公債を市場に賣出し必要に應じて會社の債券に對し有期保證を爲すことにした。此の獎勵方法に依り露西亞の鐵道は長足の發達を爲し千八百五十五年乃至千八百六十年に於ける一ヶ年平均建設露里は二百八十七露里に過ぎざりしものが千八百六十七年乃至千八百七十九年には總建設露里一萬六千三百五十九



露里一ヶ年平均建設露里千三百六十三露里となり千八百八十一年には全鐵道中私設鐵道九割三分、國有鐵道七分といふ比例を示すに至つた。

斯くの如く私設鐵道時代は千八百八十年代の初期迄であるが露西亞鐵道の根幹を爲す多數の幹線は皆此の時代に建設されたのであつて千八百八十一年迄に建設された鐵道總延長は二萬三千五百露里に達した。

## 第四章 統一時代

千八百八十一年より歐洲大戰の初期に至る期間は露西亞鐵道史上の第三期又は統一時代である。千八百八十一年から千八百九十年迄の間に於て政府は二、三の鐵道を私設會社に讓渡した如き例外はあつたが十五鐵道、六千四百八十露里を買收したる結果國有鐵道と私設鐵道との比率は二割九分對七割一分となつた。次で千八百九十一年乃至千九百一年に於ても政府は依然として買收政策を繼續し此の期間に買收されたる鐵道は三十五會社、二萬千七百九十四露里に達し之が買收費は十九億三千二百二十三萬一千留に上つた。此の統一時代に於ては上述の如く多くの私設鐵道を買收したのみならず歐露及西伯利に於て烏蘇里鐵道、西伯利鐵道、中央亞細亞鐵道及タシケント鐵道等の如き大鐵道の完成を見たる結果千九百十三年末に於ける鐵道總延長は六萬五千百九十九露里（官線四萬三千七百六十三露里、私設線一萬九千百四露里、地方的鐵道二千二百五十二露里）に達した。

## 第五章 世界大戰及戰時共產主義時代

千九百十四年歐洲大戰勃發以來露西亞の鐵道發達史は茲に一新時代を劃するに至つた。露西亞政府は大戰中に於ても依然新線の建設及既成鐵道の延長工事を繼續しモスクワとカザンとを直線に依り連結するリュベリツイシフラーヌイ線、ウラルの西麓及東麓に於ける鐵道、クバノ黒海鐵道、西伯利鐵道本線より南方に分岐するスラフゴロツド線、バルナウール線、セミバラチンスク線、ビイスク線、ミヌシンスク線、ブハラ鐵道（ブハラよりアフガニスタン國境に至るもの）及ムルマン鐵道を建設したる外アルハンゲリスク鐵道の廣軌改築を行ひ露西亞の鐵道網は著しく増加したが、大戰後版圖著しく縮少したる結果鐵道も亦約一萬露里を失ふに至つた。

千九百十七年より千九百二十年に至る三ヶ年間は社會主義完成の道程としての所謂戰時共產主義時代であつて「一切を戰の爲に犠牲に供した時代である。嚴密にいへば此の時代は之を二期に分つことが出来る。即ち前期は破壊混沌時代とも言ふべく政權を把握し得た無産階級が資本階級に優越する爲には政權の外に經濟的實權をも掌握せざるべからずと爲し資本主義經濟の遺物一切を破壊した時代であり、後期は社會主義的經濟組織の確立に努力した時代である。

然るに經濟的實權が新興プロレタリアートの掌中に握らるゝに及び外には列國の武力干涉あり、内には舊支配階級の餘勢未だ全く衰へず各種の反革命運動が企劃實行されて居た爲ソヴィエト政權は軍事的にも政治的にも強



敵の挾撃する所となつた。

此の環境に在つては國防と治安とが當面の急務であつたからソヴェト政府は全力を此の方面に傾倒し非常手段を採らざるを得なかつた。斯くて赤衛軍は唯一の武力であつたから其の休養の爲には一切を犠牲に供したのであつた。其の結果として最も被害の甚しかつたのは鐵道であり最も苦境に陥つたのは農村であつた。特に千九百十八年鐵道國有を宣言し無賃制度を採用して以來財政の窮乏其の極に達し鐵道の荒廢益々甚しくなつた。營業料總延長は千九百十三年末に於ては六萬五千九百九十九露里なりしものが千九百十九年末には三萬六千五百五十一露里に減じ、機關車は千九百十四年に二萬五千七十七臺ありしものが千九百十九年末には九千二百八十三臺に減じ、破損機關車歩合は戦前の一割五分から五割五分四厘に激増した。客貨車も亦同様であつて千九百十四年に五十一萬八千四百四十二輛なりしものが千九百十五年には二十六萬七千四百四十四輛に減じ又完全車數は百露里當四百十輛に減じ従つて破損車の歩合も亦非常に増加した。機關車及客貨車の製作は燃料及材料不足の爲不振を極め機關車製作工場中常に作業を爲し居る工場は僅かに五ヶ所に過ぎなかつた。又車輛の修繕は労働者の食料難、材料の不足、労働力の制限等の爲能率上らず千九百十九年には鐵道工場及民間工場に對し機關車七千五百五十三臺貨車四萬二千三百九十輛の修繕を命じたるに僅かに機關車三千五百三臺、貨車二萬三千三百三十四輛が修繕されたに過ぎない有様であつた。

斯くの如く千九百十七年より二十年に至る三ヶ年間は國を擧げて戦時的動員に終始し破壊混沌裡に一切の生産が中斷され帝政時代の遺産が徒に費消される許りで經濟的危機が次第に醸成されたことは當然であるかも知れない。千九百十四年に於て三億四千萬圓の益金を擧げた鐵道が千九百十七年に於ては二十二億の缺損を生じ千九百十七年より二十年にかけて更に悲惨なるものがあつたことを想ふ時、戦時主義時代の鐵道が極端な破壊時代であつたことを充分に知るのである。

## 第六章 新經濟政策實施時代

戦時共産主義の破壊的作用は國民經濟の進展を阻止したるのみならず、之を殆んど潰滅に近からしめたのである。而して戦時共産主義時代に經濟的荒廢の最も甚しい部門は農業であつた。農村は革命に依り得る處よりも失ふ處が遙かに大であつた。加之強制徵發制度は農村の耕作を消極化せしめ農業は衰微し爲に國家の食糧難を來した。此の食糧難こそ國民經濟上根本的な禍根である。戦時共産主義は政治的には相當の効果はあつたが一國の政治は其の經濟を犠牲にしてよく運用し得るものではない、否經濟的な基礎の上に立脚せざる政治は不合理且不健全なるものである。千九百二十年疲弊困窮の極に達せる歐露及西伯利の農民一揆其他各地住民の不穩等國民の反政府的氣運益々増大するに及び政府に於ても共産主義の安定を期する爲、經濟的轉換策を講ぜざるを得なくなつた。

茲に於て千九百二十年後半期に至り政府は一般國民經濟の平和的建直に着手したのであるが、之は寧ろ他動的



に經濟建直を餘儀なくされたものと見るのが正しい様である。此の經濟建直の爲に施行されたのが千九百二十一年の所謂新經濟政策である。

一般國民經濟の建直に伴ひ鐵道も亦ヂェルゲンスキー氏指導の下に其の改革に著手し千九百二十年一月五日の法律に依りて、財務人民委員部に隸屬して居た賃率局を交通人民委員部に移管し賃率の改正に著手したが此の改正は極めて雜駁なもので貨物は七等級に區別され然かも其の賃率は輸送費を全く無視して作成されたものであつた爲鐵道は非常な損失を被り千九百二十年の如きは缺損五百萬留と稱されて居る。因て從來の無賃制度を廢止し各鐵道には自治的な管理委員會を設け線路及橋梁の修繕を始めたが破壊に破壊を重ねた鐵道は容易に恢復すべくもなく、鐵道用金屬類の供給不足、豫備品の不足、燃料の供給制限、運輸労働者に對する食糧及休養の無保障並資金難等の爲兎角運輸は圓滑を缺き、運輸當面の施設も中々着手されなかつた。斯くして千九百二十一年及十二年は過渡期の混亂を呈し各方面に亘り依然困難な状態に在つた。

千九百二十年後半より千九百二十二年迄は列車運轉の安全と正確とを期する爲全力を傾注した時代であつたが千九百二十三年に至り漸く組織的整理に一步を入れ經濟力の復舊に向つた。尤も鐵道のみ資金で營業を充分に爲し得たとは云はれないが從來の如く多額の補助金を要せず收支相償ふ域に近付いたことは事實である。即ち國民經濟の部門に在つては相當活動能力の具備された部門となつたのである。

クラツシン氏の後を繼いで交通人民委員となつたトロツキー氏が銳意運輸の改善に努力し様々な標語の下に内容の充實を計りたる爲他の經濟部門に比し其の恢復は比較的早かつた。此の新經濟政策實施時代に於て千九百二十一年の大飢饉は農村は勿論、工業といはず、商業といはず、交通といはず凡てに一大打撃であつたことは見逃してはならない。新經濟政策に依る復興行程も此の爲全く一頓挫を來たしソヴェエト政治の危機とさへ稱へられた。鐵道が其の逼迫せる資金に悩む時此の天災の爲有らゆる能力、あらゆる資金を投じて眞の救濟善後の舉に出たのであるが鐵道輸送の亂脈は其の極に達した。其の原因の一つは前述の如き資金難であり、二は全く突發的な輸送が生じたからである。

## 第七章 近代

ソヴェエト聯邦の鐵道が千九百二十三年より漸く國民經濟の一部門として相當活動能力を有するに至つたことは前述の通りであるが若し千九百二十三年を以て鐵道及其の營業を改善し得た年とするならば千九百二十四年は材料經濟の復舊及商業的經營に於て成功を得た年といはねばならない。各鐵道の收支状態を見るに戰時共產主義時代の影響を受け缺損ある鐵道も二、三はあるが概して收支相償ふ域に達し總収入は六億二千九百萬留に上り千九百二十三年に八千五百九十萬留の國庫補助を要したにも拘らず千九百二十四年には其の半額にて足り同年後半期に至りては全く補助なくして收支相償ふに至つた。

斯くて千九百二十六年七年度に於ける貨物輸送數量は千九百十三年の九割九分に達し延噸料は一割五分の増加で



ある。旅客輸送に於ても近時著しく發達を遂げ千九百二十七年には戦前の六割五分に達し延人料は一割三分五厘を増して居る。

一九二七、二八年度に於けるソヴェト職邦鐵道延長は七萬六千八百五十八軒にして戦前に比すれば大に増加して居る、機關車、客貨車の状態も最近面目を一新するに至つた。革命の動亂終了後ソヴェト聯邦が外國より輸入した機關車は一千臺車輛は鋼製油槽車五百輛を除く外は全部自國工場に於て修繕又は製造したのである。斯くして現在使用し得る車輛数は五十萬輛を超へ機關車は一萬四千五百十九臺に達して居る。

ソヴェト聯邦鐵道は絶えず經營の集中統一化と經費の節減に努力したる結果七、八年前の鐵道が氣息奄々として辛うじて經營を續けて居たにも不拘過去數年間に客貨運賃の甚しい値上も行はずして年々營業系數を低下し得たことは大なる成功といはねばならぬ、三、四年以前の營業系數は八五%から九〇%の間であつたが一九二八年には七五%強迄に低下し更に一九二九年三月中には七四・四三%に迄引下げられた。米國鐵道の一九二八年の平均營業系數は七五%に比すればソヴェト聯邦鐵道の成績はかなり良好と云はなければならぬ。

營業系數が低下すると同時に鐵道の總收入も亦年に増加し殊に一九二四―二五年度を境として著しい増加率を示して居る。一九二四―二五年度の鐵道總收入は六億五千三百五十五萬三千留であつたが一九二六―二七年度には一躍十三億六千五百六十八萬一千留に増加し、一九二六―二七年度には十六億二千七百六十八萬三千留に達した。

現在の鐵道が國土の廣袤に比し不充分なるは勿論眞の能率に於て歐米諸國の鐵道に比し遜色あるは何人も之を認むる所であるが、ソヴェト聯邦當局が手段の何たるを問はず銳意鐵道の恢復に努力し此の難事業を何等外國の援助を待たずして遂行した功績は偉とするに足ると思ふ。



### 第二編 概況

#### 第一章 鐵道延長

ソヴェエト聯邦の鐵道は全部國有にして一九二八年十月現在に於ける營業總長は七萬六千八百二十一軒であつて其の内七萬五千八百十九軒が廣軌(五呎)で一千三軒が狹軌である。而して複線は全線の二一・四%であつて、残り七八・六%は單線である。

次に百平方軒當鐵道延長は僅かに〇・三五軒にして白耳義の三六・五軒、リユクセンブルグの二〇・七軒、英國の一六・〇軒、瑞西の一四・〇軒、獨逸の一二・二軒に比すれば格段の相違であつて、白耳義の百分の一にも達せない有様である。又人口一萬人當鐵道は僅かに五・三軒にして、ソヴェエト聯邦の鐵道が歐米諸國に比し如何に貧弱なるかを如實に示して居る。

各共和國別鐵道延長(軒)

| 共和國名  | 鐵道延長   | 總延長に對する歩合 |
|-------|--------|-----------|
| 露西亞   | 五三、六八九 | 七二・一      |
| ウクライナ | 一三、一八五 | 一七・七      |
| 白露西亞  | 二、一三一  | 二・八       |
| 後高加索  | 二、〇〇〇  | 二・九       |
| ウズベク  | 一、七八七  | 二・四       |
| トルクメニ | 一、五〇三  | 二・一       |

各共和國別百平方軒當及人口一萬人當鐵道延長(軒)

| 共和國名  | 百平方軒に付 | 一萬人に付 |
|-------|--------|-------|
| 露西亞   | 〇・二七   | 五・五   |
| ウクライナ | 三・〇七   | 四・八   |
| 白露西亞  | 一・一四   | 四・一   |



|   |   |   |   |
|---|---|---|---|
| 全 | ツ | ウ | 後 |
|   | ル | ズ | 高 |
| 聯 | ク | ベ | 架 |
|   |   | メ |   |
| 邦 | ン | ク | 索 |

|      |      |      |      |
|------|------|------|------|
| ○・三五 | ○・三二 | ○・五五 | 一・九四 |
|      |      |      | 五・一  |
|      |      | 一六・五 | 三・七  |
|      |      |      | 五・三  |

## 第二章 線路概況

### 第一節 道床

ソヴィエト聯邦鐵道の道床は主として砂を用ひ、砂利又は割栗を使用せるものは極めて少數である。道床の厚（施工基面より軌條頭部迄）は乾燥地の切取又は土砂築堤に在りては五十センチメートル以下、濕地の切取に在りては五十五センチメートル以上二米突以下又築堤に在りては二米突以上を要することになつて居るが、構内線及亘線に在りては四十六センチメートルに減ずることが出来る。

### 第二節 枕木

ソヴィエト聯邦鐵道に於て使用して居る枕木は殆んど全部木製枕木であつて其の形狀に依り左の二種に分たれて居る。

- 一、厚板枕木 丸太を等分に挽き割りたるもの
- 二、角材枕木 丸太の二邊を削りたるもの及四邊を削りたるもの

枕木の長は二・七〇米突を原則とするも輕便式の幹線及引込線及構内線に在りては二・五〇米突のものを使用し得ることになつて居る。  
枕木の長は五センチメートル迄之を増減することを得るも長の短い枕木は敷設枕木總數の五％を限度として居る。

ソヴィエト聯邦鐵道に於ける枕木の標準型は左の如くである。（單位センチメートル）

| 材 | 枕木   |      | 枕木の型 | 直徑 | 厚    | 上部の幅 | 下部の幅 | 敷設線名                                    |
|---|------|------|------|----|------|------|------|---|
|   | V    | III  |      |    |      |      |      |   |
|   | 二三   | 二五   |      | 二七 | 一五・五 | 一五・〇 | 二五・五 | 標準式幹線鐵道の本線                              |
|   | 一三・五 | 一四・五 |      |    | 一四・五 | 一三・〇 | 二三・五 | 樺枕木は標準式幹線鐵道の本線<br>線以外の枕木は輕便式幹線鐵道の本線及引込線 |
|   | 一一・〇 |      |      |    |      |      | 二二・〇 | 驛構内線                                    |



| 厚板枕木 | 枕木   |            |
|------|------|------------|
|      | IV   | II         |
| VI   | 二九   | 三一         |
| 二七   | 一三・〇 | 一三・五       |
| 一二・五 | 一二・五 | 一五・〇       |
| 一〇・〇 | 二九・〇 | 三一・〇       |
| 二七・〇 | 標構内線 | 標準式幹線鐵道の本線 |

解枕木は標準式幹線鐵道の本線  
解以外の枕木は輕便式幹線鐵道の本線及引込線

枕木の樹種は榿、松、落葉松、樅等であるが、主要鐵道の本線には枕木總數の一〇%迄は樅枕木（I及II型に限る）を使用し得るのであるが樅の材質如何に依りては其の都度鐵道運輸中央管理局の許可を得て一〇%以上を使用し得ることになつて居る。

枕木の平均耐久年限は榿枕木七年乃至九年、松枕木四年乃至五年、樅枕木三年乃至四年である。

### 第三節 軌 條

ソヴェエト聯邦鐵道に於て使用し居る軌條は底廣軌條（亞米利加軌條とも謂ふ）であつて、I<sub>a</sub>、II<sub>a</sub>、III、IV<sub>a</sub>の四種である。

I<sub>a</sub>型軌條は、運轉速度が迅く且一日に於ける列車運轉回數の多い第一級鐵道に使ひ、其の重量は一米突には四三・五七呎である。II<sub>a</sub>型軌條の重量は一米突に付三八・四九呎であつて運轉速度の大なる第二級鐵道に使用しIII<sub>a</sub>型軌條（重量三三・四八一呎）は商事運轉の著しい第三級鐵道に、又IV<sub>a</sub>型軌條（重量三〇・八九〇呎）は軍事的鐵道

及商事運轉の著しからざる第四級鐵道に使用して居る。

長十米突の軌條は總ての鐵道に使用することが出来るが、十二米突半の軌條は氣温七十度以下の地方に於ける鐵道又十五米突の軌條は氣温六十度以下の地方に於ける鐵道に限ることになつて居る。

一九二七一月現在に於ける各種軌條敷設狀況は左の通りである。（括弧内の數字は總延長に對す歩合を示す）

- I 及 II<sub>a</sub> 型軌條敷設線路 一一、〇〇〇（一二・三%）
- III<sub>a</sub> 型軌條敷設線路 三九、〇〇〇（四三・七%）
- V<sub>a</sub> 型軌條敷設線路 三三、〇〇〇（三六・〇%）
- 其 の 他 七、〇〇〇（八・〇%）

### 第三章 勾配及曲線概況

ソヴェエト聯邦鐵道總延長の約三分の一は水平線にして三分の二が勾配線である。勾配の最も大なる鐵道は後高架索鐵道にして平均勾配は一露里に付一・六サーゼンであつて或る區間では一露里に付一・三サーゼンに達して居る。之に亞くものはペルム鐵道にして平均勾配は一露里に付一・二七サーゼンであるが、之は同鐵道の大部分がウラル高原を通過して居る關係である。勾配の最少なる鐵道は中央亞細鐵道にして平均勾配は一露里に付〇・二二サーゼンである。



直線は鐵道總延長の七四%即約四分の三を占め直線區間の最大なるものは十月鐵道(モスコールレニングラー  
ド間)にして總延長の八九・三%は直線である。之に亞くものは中央亞細亞鐵道(總延長の八七・〇%)にして直線  
區間最少なるものはペルム鐵道(總延長の五五・〇%)である。

### 第四章 橋梁概況

ソヴィエト聯邦鐵道の橋梁は大部分鐵橋であるが橋齡に依り之を左の三種に分つことが出来る。(括弧内の數字  
は全橋梁に對する歩合)

- 一、一八八四年及其以前の標準に依るもの 一四〇、〇〇〇 (二〇%)
- 二、一八九六年及其以前の標準に依るもの 三二〇、〇〇〇 (四四%)
- 三、一九〇七年及其以前の標準に依るもの 二五〇、〇〇〇 (三六%)

橋梁の耐重力は左の如くである。

| 標準年   | 機關車の型      | 列車重量        |
|-------|------------|-------------|
| 一八八四年 | 四軸十二噸半の機關車 | 一米突に付 二・九三噸 |
| 一八九六年 | 四軸十五噸機關車   | 二・六五噸       |
| 一九〇七年 | 五軸二十噸機關車   | 六・〇〇噸       |

### 第五章 車輛概況

#### 第一節 機關車

ソヴィエト聯邦鐵道に於て使用せる機關車は少數のディーゼル機關車を試験的に使用し居る外は全部蒸氣機關車  
であつて其の型は旅客用のもの五種、貨物用のもの六種であるが、最大速度は旅客用機關車に在りては時速百六  
十乃至百二十三浬にして貨物用機關車は時速四十八浬乃至五十三浬である。一九一二年に於ける強力貨物機關車  
數は機關車總數の僅かに一二%に過ぎなかつたが、翌一九一三年以來機關車の補給方針を變へ歐洲大戰當時は米  
國又國內戰當時には瑞西及獨逸に強力機關車を注文し以て減損せる機關車の補充を行ふの外自國工場に於ても一  
九一三年から一七年迄の間に三千三百五十四臺の機關車を製作し米國から七百四十三臺を購入した。一九一八年  
から一九二二―二四年迄の間に瑞西及獨逸より購入せる機關車は一千五十臺に及び自國工場に於ても八百二十九  
臺を製造した。

此の外交人民委員部に於て最近三ヶ年間に修繕した機關車は約一千臺に達して居る。斯くて現在に於ては機  
關車製造工場の生産能力の向上に伴ひ強力機關車(一九一三年以降の新造機關車)數は貨物機關車 數の三八%を  
占め其の完全車歩合は四四%に達して居る。

強力機關車歩合が一九一二年に比し三倍以上増加した當然の結果として貨物輸送上必要なる機關車數及鐵道作



業の技術的指數に影響を及ぼし一九一三年に於ける貨物列車平均編成軸數は八十軸なりしものが一九二五―二六年度には九十三・四軸に増加して居る。

一九二八年十二月現在に於ける機關車總數は一萬七千八百十五臺にして内完全車は七三・二%である。

第二節 客貨車

ソヴィエト聯邦鐵道の貨車は有蓋車、長材車及無蓋車の三種にして其の積載量は有蓋車及長材車(全長三十呎)は十六噸五分、長材車(全長二十一呎)は十五噸、亞米利加式四軸有蓋車は三十九噸五分、同石炭車及同長材車は四十九噸である。

一九二八年十月一日現在の貨車總數は四十七萬五千五百輛にして其の内譯は左の如くである。

| 種   | 類  | 二軸車     | 四軸車    | 計       |
|-----|----|---------|--------|---------|
| 有蓋車 | 蓋車 | 三一六、六一五 | 二〇、〇〇〇 | 三三六、六一五 |
| 無蓋車 | 蓋車 | 四、八〇〇   | 一八、〇〇〇 | 二二、八〇〇  |
| 長材車 | 材車 | 七六、三〇〇  | 一、三〇〇  | 七七、六〇〇  |
| 油槽車 | 槽車 | 二六、三五〇  | 五、六〇〇  | 三一、九五〇  |
| 等溫車 | 溫車 | 六、三二五   | 二〇〇    | 六、五三五   |
| 計   | 計  | 四三〇、四〇〇 | 四五、一〇〇 | 四七五、五〇〇 |

大型貨車は貨車總數の九・五%、有蓋車及長材車は貨車總數の四分の三以上を占めて居るが、無蓋車は非常に少

す。貨車の技術的狀態は極めて不良であつて車齡三十年以上のものが十萬輛を算して居る。

一九二一―二七年度に於ける客車總數は、二萬一千二百七十二輛にして前年度に比し四・九%を増して居る。而して軟床車は一千二百五十四輛にして前年度に比し二・九%を減じて居るが硬床車は一萬四千八百九十七輛であつて前年度に比し三・五%、其の他(五千二百二十一輛)は一・五%を増して居る。

客車の總走行距離は四十二億四百三十萬四千車軸料にして前年度に比し七・三%を増して居るが一日平均走行距離は二百六十八料九分であつて前年度に比し八・二%を減じて居る。

第六章 電化概況

ソヴィエト聯邦鐵道に於て動力に電氣を使用したのは極めて最近であつて一九二七年七月莫斯科ムイトンチ間(十九料)に電氣列車を運轉したのを以て嚆矢とする。

電氣列車は三輛より成り中央が電動車、兩端が附隨車であつて其の内の一輛には手小荷物積載用の仕切室が設けられて居る。

車體は長十九米突、幅三米突半であつて普通の客車より半米突丈け廣くなつて居る。車内の裝飾、照明及煖房



装置は申分なくウエスチングハウス式真空制動器及自動連結器を採用して居る。

一九二九—三〇年度にはムイトイシチー—プシキノ間(十一軒)及ムイトイシチー—シチエルコウオ間(十七軒)の電化を完了する豫定である。是等區間の電化完了の曉には莫斯科—プシキノ及シチエルコウオ間全線に亘り電氣列車の運轉を見るに至るであらう。

### 第七章 鐵道工場

一九二九年一月一日現在の主要鐵道工場は總數五十五、従業員九萬八千二百七十五人を算して居るが各地に散在し居る爲車輛修繕費の低減、材料及豫備品供給の改善を計る上に於て不利不尠からざるを以て之を地方的に統一するの必要を認め、交通人民委員部に於ては曩にウオロネジク地方管理局を設け之に六工場、従業員一萬五千五百八十八人を屬せしめたが最近更に地方管理局増設の必要を感じ鐵道中央委員會をして本問題を審議せしめたる結果愈々莫斯科、レニングラード及ハリコフの三地方管理局を設置するに決した由であるが、右三管理局に配屬せしむる工場數及従業員數は左の通りである。

|              | 工場 | 従業員     |
|--------------|----|---------|
| 莫斯科地方管理局     | 一〇 | 一三、〇二七人 |
| レニングラード地方管理局 | 七  | 一一、五九一  |

#### ハリコフ地方管理局

一四

一八、六五七

尙此の外ロストフ地方管理局を設くる豫定であるがまだ未定である。

工場の作業能率は極めて不良であつて機關車の大修繕には二ヶ月半乃至五ヶ月、中修繕には一ヶ月乃至二ヶ月小修繕には三日乃至十四日を要する有様である。

客車の大修繕には一ヶ月半乃至三ヶ月、中修繕には一ヶ月乃至一ヶ月半、小修繕には二日乃至十四日を要し又貨車の大修繕には一ヶ月乃至一ヶ月半、定期検査には五日乃至十五日を要する。

鐵道工場の労働時間は従來一日十時間乃至十二時間であつたが最近には通常八時間或る場合には七時間に短縮されて居る。



## 第三編 組織

## 第一章 緒言

ソヴィエト聯邦に於て内閣各省に該當する人民委員部は革命直後に設置せられたるものにして千九百十八年七月發布ソヴィエト憲法に依りて定められ人民委員部は十八に分たれ各人民委員は人民委員會議(内閣)の一員として其の管掌する國務を決定する權能を有するも人民委員の決定は各人民委員部に附屬する幹部會に報告するを要し幹部會にて否決されたる場合は其の實施を停止せず之を人民委員會議又は中央執行委員會議長に提出することが出来ぬ。

交通人民委員部はソヴィエト聯邦の領土内又は其の支配下に在る鐵道、國內水路、海運並國家的及軍政上重要な道路の管理即ち交通に關する行政の全般に亘る權限を有する機關にして郵便、電信、電話を總括する郵便電信人民委員部と對立するものである。

露西亞に於ける鐵道は帝政時代に在りては約四萬六千桿の官線と一萬九千桿の私線を有して居たが革命と共に凡て國有となつたもので作業に關しては大體戰前の分割區域に従ひ二十七の鐵道に分ち各鐵道毎に鐵道管理局を

設置し交通人民委員に屬せしめて居る。

而して最初は他の經濟機關に於けると同様極端なる中央集權制を敷いたのであるが、其の國情は到底之を許さざるを以て千九百二十一年新經濟政策の實施と共に再三鐵道管理局の組織を改め大に地方分權の制を加味するに至つた。如斯作業に關しては地方分權を認むるも政策に關しては今尚極端なる中央集權制を敷き運賃制度、財政等の統一集中を計つて居る。然かも露西亞の領土廣く極東に於ける鐵道の如き一に四千哩を隔つる莫斯科政府の指揮監督を受けねばならぬ。中央政府の機關眞熱せず且各種機關の會議を要するもの多きを以て中央の指揮命令適切迅速を缺くの恨がある。

露西亞に於ける革命後の各種の國家機關及經濟機關の組織特色は、多數の委員會を有し且機關の長に附屬する幹部組織を有することにして、是等の委員には幹部は或は外部との聯絡機關或は從業員の代表者として機關の運用に参加するのである。而して是等の代表者は主として共產黨員を以て之に充つる例であることは注意に値する又各主要機關の長及議長は共產黨員に非ざれば之を任命せず、共產黨に屬せざる専門家は其の經驗學識を以て技術又は事務に従事し一切政策に干渉しないことになつて居る。



## 第二章 交通人民委員部中央機關

### 第一節 最高幹部

交通人民委員部の首班は交通人民委員にして之に本委員部の事務を指導監督する幹部會が直屬して居る。幹部會の定員は不定であるが現在は八名にして其の内二名は鐵道及水運從業員中央委員會の代表者である。

交通人民委員は部内に於ける事務の一般的指導の責に任じ、交通人民委員代理と其の他の幹部との間に於ける事務の分擔は交通人民委員が決めることになつて居る。

交通人民委員部は其の業務の性質及管掌事項の範圍に依り左の通大別することが出来る。

- 一、基本的作業機關
- 二、補助的機關
- 三、監督檢查機關
- 四、聯合管理機關

### 第二節 基本的作業機關

基本的作業機關は(一)鐵道運輸中央管理局(二)海上運輸中央管理局(三)國內水路中央管理局(四)地方運輸中央管理局である。

#### 第一款 鐵道運輸中央管理局

本中央管理局は其の業務の廣汎なること、分課の多數なる點に於て交通人民委員部中最も重要且基本的なるものであつて、鐵道及交通施設の經營、修理及發達即ち鐵道の技術的及商業的經營、輪轉材料の製作及修理、動力及保線經濟問題、運轉の安全、通信、信號、電氣設備及鐵道經濟問題に關する事項を管掌し庶務、營業、運轉、保線、通信、信號、賃率、經濟、財政、經濟、材料、國際、保護、工場監督、現業調査の十二課に分たれて居る。

#### 第二款 海上運輸中央管理局

本管理局はソヴィエト商船隊業務の監督、個人所有船舶業務の調節、航航の技術的監督、精算、船舶の分類及登録並港灣、海運事業及港灣經營の發達及改善問題の研究に關する事項を管掌し庶務課、航海課、港灣課、船舶の分類・登録・技術的監督中央部、材課、豫算・決算課に分たる。

#### 第三款 國內水路中央管理局

本管理局は國內水路の經營、維持、修理、人工的建設並船舶に關する事項を管掌し庶務、航路、河船、決算及材料の五課に分たる。



#### 第四款 地方運輸中央管理局

本管理局は國家的及軍事的意義を有する道路及自動車運送に關する事項を管掌し 庶務課、自動車課、豫算・決算課、實驗所、教習課に分たれて居る。

#### 第三節 補助的機關

補助的機關は(一)行政中央管理局、(二)科學技術委員會、(三)運輸教育中央管理局、(四)運輸技術發明改善局、(五)鐵道建設中央局、(六)統計・製圖中央課、(七)勞働中央局、(八)財務局、(九)國際事務局である。

#### 第一款 行政中央管理局

本管理局は行政及法制に關する一般問題、勞働者の調査及配置並交通人民委員部の内部的經濟問題に關する事項を管掌し總務課、組織・監査課、法制審査課、申告審査課に分たれて居る。

#### 第二款 科學技術委員會

本委員會は交通人民委員部に於ける科學技術上の中央機關にして各種運輸の經營、建設、復舊及發達に關する複雑なる技術的問題の解決並國內及國外に於ける運輸事業の研究に關する事項を管掌し 動力・燃料部、技術檢査局、材料試驗部、編纂出版部及庶務部に分たれて居る。

#### 第三款 運輸教育中央管理局

本管理局は鐵道及水運に於ける教育事業に關する事項を管掌し總務課、社會教育課、職業技術教育課及政策的教育課に分たる。

#### 第四款 運輸技術發明改善局

本局に於ては運輸技術の改善及發明の審査及評價、技術上及經濟上に於て最も適當なる發明品の割當及實施に對する監督並發明勞働者の勞力及特許の適當なる利用に關する事項を管掌して居る。

#### 第五款 鐵道建設中央管理局

本局に於ては新線の建設、技術的及經濟的調査並鐵道建設工事の監督に關する事項を管掌して居る。

#### 第六款 統計製圖中央課

本課に於ては統計事務、交通に關する統計資料の科學的研究、統計及製圖事務の執務方法の研究及實施、定期的統計様式の作成並交通に關する統計資料の整理に關する事項を管掌して居る。

#### 第七款 勞働中央局

本局に於ては運輸上必要なる勞銀基金の説明、勞限基金の適當なる配分、地方運輸機關に於ける勞銀支拂の適否に對する監督並運輸勞働者の生活問題に關する事項を管掌して居る。

#### 第八款 財務局



本局に於ては根本的運輸經濟問題の研究及審査並交通人民委員部の委任事項の實施に關する事項を管掌して居る。

### 第九款 國際事務局

本局に於ては國際聯絡運送及交通人民委員部督作業機關に於ける對外政策一般命令の施行に對する監督を爲して居る。

### 第四節 監督檢查機關

監督檢查機關は交通人民委員部監督本部、中央財政課、運輸計畫委員會、國營河川船舶中央局である。

#### 第一款 交通人民委員部監督本部

本監督部は運輸事業の調査、研究及評價を目的とする最高監督機關である。

#### 第二款 中央財政課

本財政課は交通人民委員部の一般的財政計畫の實行及各管理局の財政關係業務の統一を目的とする機關であつて、各種の運輸に關する豫算の編成、報告書の作成、交通人民委員部全豫算の編成及實施、交通人民委員部中央及地方機關の實行豫算及支出表の監査、運輸の財政状態に關する統計の作成、各種運輸相互間の精算並運輸財政問題の研究に關する事項を管掌して居る。

#### 第三款 運輸計畫委員會

本委員會は輸送の需要及國家の資源如何に依り、一般國家計畫の一部として運輸計畫の研究を以て其の目的とする機關であつて、組織課、技術課及財政、經濟課に分たれて居る。尙本委員會には運輸利權に關する問題を豫め審査する爲利權委員會が附屬して居る。

#### 第四款 國營河川船舶中央局

本局は國營船舶の經濟、財政、技術及組織的業務の一般指導及調節並是等業務の一般的監督及檢查、國營船舶の利益保護を目的とする機關である。

### 第五節 聯合管理機關

聯合管理機關は運送中央委員會、財政檢查委員會、貨率委員會、港務中央委員會、水上救援中央委員會及ソヴィエト聯邦登録中央局である。

#### 第一款 運輸中央委員會

本委員會はソヴィエト聯邦に於ける一切の交通機關の輸送力の完全且計畫的利用、輸送計畫の調和及調節、輸送計畫實行に對する監督、水路混合輸送の調和並交通機關の利益及需要と交通機關利用者の利益及必要との一般調和に關する事項を管掌して居る。本委員會は交通人民委員部代表者の外に最高國民經濟會議代表者二名、貿



易人民委員部、農務人民委員部、陸海軍人民委員部及消費組合の各代表者より成り委員長は交通人民委員又は其の代理である。本委員會は必要に應じ一週一回以上招集することになつて居る。

### 第二款 財政検査委員會

本委員會に於ては他官廳と協調を要する運輸上の財政經濟問題の審査及解決、運輸上の財政經濟建直し問題の審査並交通人民委員部中央及地方機關の業務に對する財政經濟的検査に關する事項を管掌し交通人民委員部代表者の外に財務人民委員部代表者も委員となつて居る。

### 第三款 賃率委員會

本委員會は勞働國防會議の決裁前に於ける一般賃率政策問題の下審査、賃率事務の一般的指導、鐵道賃率、水陸連絡賃率の制定、變更及廢止、運賃其の他運送條件に關する汽船會社と荷主との紛争及汽船運賃に對する抗議の解決並交通人民委員部に於て審議せらるゝ賃率問題の解決に關する事項を管掌し交通人民委員部代表五名、最高國民經濟會議、内外商業人民委員部代表各二名、コオペラチーブ及消費組合代表各一名、農務人民委員部、グルヂヤ、アルメニヤ及アゼルバイジャン各共和國代表一名より成り議長及議長代理二名は交通人民委員が同委員部代者中より任命することになつて居る。

賃率委員會の決議は總て交通人民委員の承認を要する、決議を交通人民委員に提出した日から十四日以内に異議の申出なきときは該決議は承認せられたるものと看做される。若し交通人民委員が賃率委員會の決議に不同意

のときは其の理由を明示し再審議に附する爲之を賃率委員會に返付する。賃率委員會が最初の決議を支持する場合には交通人民委員部は之を勞働國防會議に提出することが出来るのである。

賃率委員會の委員は委員會の決議に對し抗議を爲すことが出来る。移員の抗議は委員會の席上に於て陳述し其の旨を議事録に記入を要する抗議書は當該委員の代表する官廳の承認を受け、委員會に於て決議を採擇したる日より六日以内に賃率委員長を経て交通人民委員に之を提出せねばならない。

交通人民委員は抗議書を提出したる委員所屬官廳と協議を爲し協定不調の場合には抗議書受領の日より七日以内に勞働國防會議に之を付議し其の決議を受くることになつて居る。

左の諸問題に關する賃率委員會に決議は決定的のものである之に對しては抗議を爲すことは出来ない。

- 一、旅客及貨物の單獨運送
- 二、倉庫、製粉所、エレワートル等の公示
- 三、各驛間賃率距離の決定
- 四、例外賃率及割引賃率發著驛表の追加
- 五、鐵道用品賃率の制定
- 六、地方賃率規則に依り制定したる賃率に對する抗議



#### 第四款 港務中央委員會

本部委員會は商港の完全なる利用に關する各官廳の事務を統一する機關にして商港の改築、設備及經營に關する一般改善計畫、其の作業綱目及豫算の審査並港灣設備の一般使用規の制定に關する事項を管掌し、交通人民委員部、貿易人民委員部、ソヴィエト商船部、財務人民委員部、國家計畫部、陸海軍人民委員部、外務人民委員部、最高國民經濟會議、水運從業員同盟中央委員會、運輸勞働者同盟中央委員會及聯盟共和國の各代表者を以て構成されて居る。

#### 第五款 水上救援中央委員會

本委員會は國內水路及海上に於ける救援並裏海及北氷洋に於ける漁業保護を目的とする機關にして交通人民委員部、赤十字及赤色半月社、土地人民委員部、最高國民經濟會議、陸海軍人民委員部、水運從業員同盟中央委員會の各代表より成立つて居る。

#### 第六款 ソヴィエト聯邦登録中央局

本中央局は水上救援中央局所管事務の執行機關であつて、國營機關、企業及個人所屬の海洋、湖上及河川船舶の分類及登録並船體、汽罐、機械の検査に關する事項を管掌し交通人民委員部、貿易人民委員部、勞働人民委員部、最高國民經濟會議及國家保險局の各代表者より成立つて居る。



### 第三章 交通人民委員部地方機關

交通人民委員部の地方機關は鐵道管理局、運送調節地方委員會及交通管區である。

#### 第一節 鐵道管理局

鐵道管理局は鐵道沿線地方の物資を充分に利用すると共に地方の運輸機關に對し鐵道の商業及財務に關する發議權を付與して鐵道運輸の商業及財政的經營を開發助長し且當該地方に於ける他の國民經濟部門との連絡を保ち之と協調せしむる目的を以て各鐵道毎に設けられた直接管理機關であつて、鐵道業務上に於ける商業、財政、經濟、技術、營業及行政問題並鐵道の技術維持及建設問題に關する政府の命令、運轉保安規則の施行に關する事項を管掌し汽車、保線、管業、通信、電氣、材料供給、商業、財政、收入審査、調節、法律、行政、統計、保護、技術検査、動員、教育の十六課に分たれて居る。

管理局の首班は交通人民委員部の推薦に依り國防勞働會議に於て任命せる局長にして之に交通人民委員で任命せる理事數名が屬して居る。理事の員數は三名乃至五名とし内一名は局長不在の場合其の代理をすることになつて居る。理事會は必要に應じ二週に一回以上之を開き諸般の重要事項を審議する。

鐵道管理局所管營業料及局所在地を擧ぐれば左の通りである。



| 管 理 局 名              | 營 業 料 數 | 所 在 地      |
|----------------------|---------|------------|
| 一、ドネツ鐵道管理局           | 二、五四七   | ハリコフ       |
| 二、エカテリン鐵道管理局         | 二、七四七   | ドネプロベトロフスク |
| 三、ザカフガズ鐵道管理局         | 二、〇九五   | チフリリス      |
| 四、ザバイカル鐵道管理局         | 二、六〇〇   | チメリ        |
| 五、西部鐵道管理局            | 一、八五一   | モス         |
| 六、莫斯科、白露、波羅的鐵道管理局    | 三、五五八   | モス         |
| 七、莫斯科カザン鐵道管理局        | 三、八八九   | 同          |
| 八、莫斯科クルスク鐵道管理局       | 一、四〇八   | 同          |
| 九、莫斯科、キエフ、ウオロネジ鐵道管理局 | 一、九六四   | クルスク       |
| 十、ムルマン鐵道管理局          | 一、七五二   | レニングラード    |
| 十一、十月鐵道管理局           | 一、五〇四   | 同          |
| 十二、オムスク鐵道管理局         | 三、三五四   | オムスク       |
| 十三、ペルル鐵道管理局          | 四、二〇〇   | スウェルドロフスタ  |
| 十四、リゼザン・ウラル鐵道管理局     | 四、三三五   | サラトフ       |

|                     |       |         |
|---------------------|-------|---------|
| 十五、サマロ・ズラトウストフ鐵道管理局 | 二、一八七 | サマラ     |
| 十六、北部鐵道管理局          | 三、三二四 | 莫斯科     |
| 十七、西北鐵道管理局          | 二、四〇〇 | レニングラード |
| 十八、北高架索鐵道管理局        | 四、一一五 | ロストフ    |
| 十九、中央亞細亞鐵道管理局       | 三、二五二 | ポルトラツク  |
| 二十、スイズラノ・ウヤゼム鐵道管理局  | 一、三九五 | カルーガ    |
| 二十一、タシケウト鐵道管理局      | 三、一二七 | オレンブルグ  |
| 二十二、トムスク鐵道管理局       | 三、一七六 | トムスク    |
| 二十三、ウスリー鐵道管理局       | 二、三八〇 | ハバロフスク  |
| 二十四、東南鐵道管理局         | 三、三四二 | ウオロネヂ   |
| 二十五、南西鐵道管理局         | 四、一九七 | キエフ     |
| 二十六、南部鐵道管理局         | 三、五八九 | ハリコフ    |

第二節 運送調節地方委員會

運送調節地方委員會は所管區域内に於ける交通運輸の一般的計畫及調節並商工業、村落經濟及消費組合の利益



と運送問題との協調を計る爲設けられたる地方聯合機關にして調節課、財政統計課、秘書課に分たる。

本委員會の管轄區域及本部所在地は利害關係を有する運送地方委員會及運送中央委員會に於て豫め審議を爲したる後交通人民委員部に於て定むることになつて居る。

本委員會の常任委員は交通人民委員部、陸海軍人民委員部、運送に利害關係を有する官廳及消費組合の代表者であるが、必要に應じ各種運輸従業員同盟地方委員會代表者をも参加させることが出来る。尙又運送調節地方委員會所管外の鐵道管理局又は水運管理局は各管理局毎に一名宛の代表者を委員會に出席せしめ自鐵道關係の問題に關する票決に参加させることも出来るのである。

本委員會は必要に應じ月二回以上開催することになつて居る。

### 第三節 交通管區

交通管區は中心地方と隔絶せる鐵道又は地方的性質を有する鐵道の統一及業務指導の爲に設けられたる機關にして鐵道運輸中央管理局を小さくした様なものである。交通管區が大に活躍したのは千九百十八年及十九年であつて其の後廢止されたもの多く現在残つて居るのは、ウクライナ共和國の鐵道を管理する南部交通管區のみである。

## 第四編 營業

### 第一章 旅客

#### 第一節 一般

##### 第一款 旅客輸送數

一九二六—二七年度に於けるソヴィエト聯邦鐵道の旅客輸送員數は二億五千四百十九萬九千人であつて前年度の九割六分八厘、一九一三年の十三割七分六厘に當つて居る。旅客一人當平均乗車料は八十七料にして前年度の九割七分八厘、一九一三年の六割四分となつて居る。旅客輸員數が前年度に比し減少したのは主として遠距離旅客減少の結果であることは近郊旅客が前年度に比し七分を増して居る點より見ても明かである。

##### 第二款 等級別に依る旅客數

軟床車乗車人員は三十九萬人にして前年度に比し二割三分五厘を減じたのみならず地方及直通旅客總人員に對する比率も亦四分(一九二五—二六年度)から三分(一九二六—二七年度)に減じて居る。

貨車改造客車及貨物書類に依る旅客輸送人員は四百三十三萬五千人にして前年度に比し三割五分の激減であつ



て旅客輸送総人員に對する比率は五分二厘から三分七厘に減じて居る。

硬床車乗車人員は一億一千六百六十八萬七千人にして前年度に比し五分五厘減であるが旅客輸送総人員に對する比率は九割四分四厘から九割六分に増して居る。

### 第三款 運輸種別に依る平均走行料

運輸種別に依る平均走行料は近郊運輸に在りては二十五料、地方及直通運輸に在りては百五十三料乃至百五十四料であるが遠距離旅客輸送と近郊旅客輸送との關係が變り近郊旅客輸送の比率が増大する傾向ある爲總平均走行料は反つて減少して居る。

### 第四款 旅客機關車及客車走行料

一九二七—二八年度に於ける旅客機關車一日平均走行料は百七十料にして戦前よりも増加して居るが之は乗務制の施行及機關區延長の結果である。戦前と最近三ヶ年とを比較すれば左の通りである。

|          |       |
|----------|-------|
| 一九一三年    | 一六四・八 |
| 一九二五—二六年 | 一五八・二 |
| 一九二六—二七年 | 一六一・〇 |
| 一九二七—二八年 | 一七〇・〇 |

客車走行料は運輸密度が減じたにも拘らず一九一三年に比し著しく増加し一九一三年に二百十九料四分であつ

たものが一九二五—二六年度には二百九十二料八分、一九二六—二七年度には二百六十八料九分、一九二七—二八年度には二百七十五料に達したが之は廻送地點に於ける客車の停泊を制限した結果である。

### 第二節 等級

ソヴィエト聯邦鐵道の客車等級は軟床車、硬床車及貨車改造客車の三等級制となつて居る軟床車は舊露西亞時代の一、二等硬床車は三等に相當するものである。

### 第三節 運賃、料金

#### 第一款 一般賃率

ソヴィエト聯邦鐵道の旅客賃率は地帯式であつて、輸送距離の増加するに従ひ賃率を低減することになつて居る。

一九二九年六月一日改正の一般旅客賃率を示せば左の如くである。

一、硬床車旅客運賃は左の賃率(本賃率には5%に當る運輸教育税を含む)に依り之を計算す。

|   |     |   |     |            |             |
|---|-----|---|-----|------------|-------------|
| 自 | 一料  | 至 | 三〇料 | 一地带に付      | 一〇哥         |
| 〃 | 三一〃 | 〃 | 三五〃 | 三〇料の運賃六〇哥に | 一地带に付一五哥を加ふ |











定員減少に基く退職事務員及労働者並各種の事由に因り移轉する廢失者及受恩給者に對しては五割又労働者に對しては二割五分を低減する。但し此の場合には保險人民委員部又は労働人民委員部發行の證明書の提出を要する。

第四項 病人

治療の爲旅行する病人に對しては五割を低減す但し保健人民委員部發行の證明書の提出を必要とする。

第五項 一級及二級學校生徒

一級及二級學校の生徒に對しては三十料迄は近郊賃率を適用する。

第四款 急行料金

普通急行列車に對しては急行料金を要しないが、特別急行列車に乗車する場合には左の急行料金の支拂を要する。

| 距離   | 自 至  | 料 (料) |      |       |      |
|------|------|-------|------|-------|------|
|      |      | 大 人   | 小 兒  | 大 人   | 小 兒  |
| 八一   | 八一   | 三・〇〇  | ・七五  | 四・五〇  | 一・一五 |
| 一〇六一 | 一〇六一 | 三・五〇  | ・九〇  | 五・二五  | 一・三〇 |
| 一四〇一 | 一四〇一 | 四・〇〇  | 一・〇〇 | 六・〇〇  | 一・五〇 |
| 一七二一 | 一七二一 | 四・五〇  | 一・一五 | 六・七五  | 一・七〇 |
| 二〇二一 | 二〇二一 | 五・〇〇  | 一・二五 | 七・五〇  | 一・九〇 |
| 二四八一 | 二四八一 | 六・〇〇  | 一・五〇 | 九・〇〇  | 二・二五 |
| 三一四一 | 三一四一 | 七・〇〇  | 一・七五 | 一〇・五〇 | 二・六五 |
| 三六二一 | 三六二一 | 八・〇〇  | 二・〇〇 | 一二・〇〇 | 三・〇〇 |
| 四一五一 | 四一五一 | 九・〇〇  | 二・二五 | 一三・五〇 | 三・四〇 |
| 四七〇一 | 四七〇一 | 一〇・〇〇 | 二・五〇 | 一五・〇〇 | 三・七五 |
| 五二〇一 | 五二〇一 | 一一・〇〇 | 二・七五 | 一六・五〇 | 四・一五 |
| 五七一  | 五七一  | 一二・〇〇 | 三・〇〇 | 一八・〇〇 | 四・五〇 |
| 六二六一 | 六二六一 | 一三・〇〇 | 三・二五 | 一九・五〇 | 四・九〇 |
| 六七〇一 | 六七〇一 | 一四・〇〇 | 三・五〇 | 二一・〇〇 | 五・二五 |
| 七三〇一 | 七三〇一 | 一五・〇〇 | 三・七五 | 二二・五〇 | 五・六五 |
| 七七八一 | 七七八一 | 一六・〇〇 | 四・〇〇 | 二四・〇〇 | 六・〇〇 |
| 八二九一 | 八二九一 | 一七・〇〇 | 四・二五 | 二五・五〇 | 六・四〇 |

|      |      |      |       |      |       |      |
|------|------|------|-------|------|-------|------|
| 八一   | 八一   | 一〇六〇 | 三・〇〇  | ・七五  | 四・五〇  | 一・一五 |
| 一〇六一 | 一〇六一 | 一四〇〇 | 三・五〇  | ・九〇  | 五・二五  | 一・三〇 |
| 一四〇一 | 一四〇一 | 一七二〇 | 四・〇〇  | 一・〇〇 | 六・〇〇  | 一・五〇 |
| 一七二一 | 一七二一 | 二〇二〇 | 四・五〇  | 一・一五 | 六・七五  | 一・七〇 |
| 二〇二一 | 二〇二一 | 二四八〇 | 五・〇〇  | 一・二五 | 七・五〇  | 一・九〇 |
| 二四八一 | 二四八一 | 三一四〇 | 六・〇〇  | 一・五〇 | 九・〇〇  | 二・二五 |
| 三一四一 | 三一四一 | 三六二〇 | 七・〇〇  | 一・七五 | 一〇・五〇 | 二・六五 |
| 三六二一 | 三六二一 | 四一五〇 | 八・〇〇  | 二・〇〇 | 一二・〇〇 | 三・〇〇 |
| 四一五一 | 四一五一 | 四七〇〇 | 九・〇〇  | 二・二五 | 一三・五〇 | 三・四〇 |
| 四七〇一 | 四七〇一 | 五二〇〇 | 一〇・〇〇 | 二・五〇 | 一五・〇〇 | 三・七五 |
| 五二〇一 | 五二〇一 | 五七一〇 | 一一・〇〇 | 二・七五 | 一六・五〇 | 四・一五 |
| 五七一  | 五七一  | 六二六〇 | 一二・〇〇 | 三・〇〇 | 一八・〇〇 | 四・五〇 |
| 六二六一 | 六二六一 | 六七〇〇 | 一三・〇〇 | 三・二五 | 一九・五〇 | 四・九〇 |
| 六七〇一 | 六七〇一 | 七三〇〇 | 一四・〇〇 | 三・五〇 | 二一・〇〇 | 五・二五 |
| 七三〇一 | 七三〇一 | 七七八〇 | 一五・〇〇 | 三・七五 | 二二・五〇 | 五・六五 |
| 七七八一 | 七七八一 | 八二九〇 | 一六・〇〇 | 四・〇〇 | 二四・〇〇 | 六・〇〇 |
| 八二九一 | 八二九一 | 八八一〇 | 一七・〇〇 | 四・二五 | 二五・五〇 | 六・四〇 |



|   |       |   |       |       |      |       |      |
|---|-------|---|-------|-------|------|-------|------|
| 〃 | 八八一   | 〃 | 九三四〇  | 一八・〇〇 | 四・五〇 | 二七・〇〇 | 六・七五 |
| 〃 | 九三四一  | 〃 | 九七六〇  | 一九・〇〇 | 四・七五 | 二八・五〇 | 七・一五 |
| 〃 | 九七六一  | 〃 | 一〇三二〇 | 二〇・〇〇 | 五・〇〇 | 三〇・〇〇 | 七・五〇 |
| 〃 | 一〇三二一 | 〃 | 一〇九〇〇 | 二一・〇〇 | 五・二五 | 三一・五〇 | 七・九〇 |

第五款 座席料金

普通急行列車に限り連結せる座席番號附硬床車に乗車する場合には別に硬床車寢臺料金の半額に相當する座席料金の支拂を要する。

上段座席に對しては座席券を發行しない。現乗車人員數が車室の寢臺個數より少いときは旅客は上段の座席を寢臺として使用することが出来るのである。

寢臺の装置及取片付はボーイ又は車掌がすることになつて居る。

第六款 寢臺料金

第一項 普通寢臺料金

特別急行列車以外の列車に連結せる硬床車及軟床車の寢臺を使用する場合は第四款記載の急行料金と同額の寢臺料金の支拂を要する。

寢臺券は乗車券と共に又は乗車券を呈示して之を購求せねばならない。列車の始發驛に於ては當該列車の出發

一週間前に之が豫約を爲すことが出来る。

寢具の備付あるときは一定の料金を支拂ひ之を使用することが出来る。

第二項 直通寢臺料金

直通寢臺車といふのは舊萬國寢臺車會社所屬にして革命當時露西亞が沒收した車輛であつて第一種(一等)及第二種(二等)に分たれ、第一種は二人室、第二種は四人室となつて居る。

此の寢臺車に乗車する場合には其の乗車距離に應じ左の寢臺料金を支拂はねばならない。

| 距離 (料) | 特別急行列車以外の列車に連結せる場合 |      | 特別急行列車(歐亞聯絡運輸の特別急行を除く)に連結せる場合 |       | 歐亞聯絡運輸及モスクワ・ストルブツイ間に運轉する特別急行列車に連結の場合 |       |
|--------|--------------------|------|-------------------------------|-------|--------------------------------------|-------|
|        | 一 種                | 二 種  | 一 種                           | 二 種   | 一 種                                  | 二 種   |
| 自 一    | 五・〇〇               | 三・五〇 | 一〇・〇〇                         | 七・〇〇  | 一四・〇〇                                | 九・〇〇  |
| 〃 六一   | 六・五〇               | 四・四〇 | 一一・五〇                         | 八・七五  | 一七・五〇                                | 一一・二五 |
| 〃 八二   | 七・五〇               | 五・二五 | 一二・〇〇                         | 一〇・五〇 | 一八・〇〇                                | 一二・五〇 |
| 〃 一〇六一 | 八・七五               | 六・一五 | 一三・五〇                         | 一一・二五 | 二四・五〇                                | 一五・七五 |
| 〃 一四〇一 | 一〇・〇〇              | 七・〇〇 | 一五・〇〇                         | 一四・〇〇 | 二八・〇〇                                | 一八・〇〇 |
| 〃 一七二一 | 一一・二五              | 七・九〇 | 一六・五〇                         | 一五・七五 | 三一・五〇                                | 二〇・二五 |



|       |       |       |       |        |       |        |       |
|-------|-------|-------|-------|--------|-------|--------|-------|
| 二〇二一  | 二四八〇  | 二二・五〇 | 八・七五  | 二五・〇〇  | 一七・五〇 | 三五・〇〇  | 二二・五〇 |
| 二四八一  | 三一四〇  | 一五・〇〇 | 一〇・五〇 | 三〇・〇〇  | 二二・〇〇 | 四三・〇〇  | 二七・〇〇 |
| 三一四一  | 三六二〇  | 一七・五〇 | 一二・二五 | 三五・〇〇  | 二四・五〇 | 四九・〇〇  | 三一・五〇 |
| 三六二一  | 四一五〇  | 二〇・〇〇 | 一四・〇〇 | 四〇・〇〇  | 二八・〇〇 | 五六・〇〇  | 三六・〇〇 |
| 四一五一  | 四七〇〇  | 二二・五〇 | 一五・七五 | 四五・〇〇  | 三一・五〇 | 六三・〇〇  | 四〇・五〇 |
| 四七〇一  | 五二〇〇  | 二五・〇〇 | 一七・五〇 | 五〇・〇〇  | 三五・〇〇 | 七〇・〇〇  | 四五・〇〇 |
| 五二〇一  | 五七一〇  | 二七・五〇 | 一九・二五 | 五五・〇〇  | 三八・五〇 | 七七・〇〇  | 四九・五〇 |
| 五七一   | 六二六〇  | 三〇・〇〇 | 二二・〇〇 | 六〇・〇〇  | 四二・〇〇 | 八四・〇〇  | 五四・〇〇 |
| 六二六一  | 六七〇〇  | 三二・五〇 | 二二・七五 | 六五・〇〇  | 四五・五〇 | 九一・〇〇  | 五八・五〇 |
| 六七〇一  | 七三〇〇  | 三五・〇〇 | 二四・五〇 | 七〇・〇〇  | 四九・〇〇 | 九八・〇〇  | 六三・〇〇 |
| 七三〇一  | 七七八〇  | 三七・五〇 | 二六・二五 | 七五・〇〇  | 五二・五〇 | 一〇五・〇〇 | 六七・五〇 |
| 七七八一  | 八二九〇  | 四〇・〇〇 | 二八・〇〇 | 八〇・〇〇  | 五六・〇〇 | 一一二・〇〇 | 七二・〇〇 |
| 八二九一  | 八八一〇  | 四二・五〇 | 二九・七五 | 八五・〇〇  | 五九・五〇 | 一二〇・〇〇 | 七六・五〇 |
| 八八一   | 九三四〇  | 四五・〇〇 | 三一・五〇 | 九〇・〇〇  | 六三・〇〇 | 一二六・〇〇 | 八一・〇〇 |
| 九三四一  | 九七六〇  | 四七・五〇 | 三三・二五 | 九五・〇〇  | 六六・五〇 | 一三三・〇〇 | 八五・五〇 |
| 九七六一  | 一〇三二〇 | 五〇・〇〇 | 三五・〇〇 | 一〇〇・〇〇 | 七〇・〇〇 | 一四〇・〇〇 | 九〇・〇〇 |
| 一〇三二一 | 一〇九〇〇 | 五二・五〇 | 三六・七五 | 一〇五・〇〇 | 七三・五〇 | 一四七・〇〇 | 九四・五〇 |

寢臺券は列車の始發驛、鐵道市内營業所又は寢臺車管理局代理店に於て列車の出發一週間前に之か豫約を爲すことが出来る。

寢具の使用に對しては別に料金の支拂を要しない。然し寢具の取換を爲すときは、別に一定の料金を徴收される。

第七款 赤十字社税

ソヴィエト聯邦鐵道に於ては旅客に發賣する乗車券に對し左の赤十字社税を賦課して居る。

- 一、軟床車乗車券(價格二留六十五哥以上のもの)
- 硬床車乗車券(價格七留九十哥以上のもの)

一枚に付 十五哥

- 二、全線又は一鐵道線内有効の記名式及無記名式一ケ年及半ケ年有賃乗車券

乗車券價格の一分に相當する額

- 三、近郊線に於ける一ケ月、季節(二、三、四ケ月)及一ケ年有賃乗車券

一枚に付 十五哥

第八款 入 場 料

乗降場へ出入を禁止せる驛に於ては入場券を購求するにあらざれば入場が出来ない。入場料は十哥である。入



場券を所持せずして入場したることを發見された場合は十倍の入場料を徴收される。

### 第九款 河川航送料

ウォルガ河の航送に對しては左の料金を徴收する。

#### 一、硬床車乗車券所持の旅客

|               |      |     |
|---------------|------|-----|
| 大 人           | 一名に付 | 三五哥 |
| 小 兒           | "    | 一〇哥 |
| 二、軟床車乗車券所持の旅客 |      |     |
| 大 人           | 一名に付 | 七〇哥 |
| 小 兒           | "    | 二〇哥 |

### 第十款 車室貸切料金

車室の貸切に對しては現乗車人員數に依らず車室の定員數に依り料金を徴收する。

### 第十一款 客車貸切料金

客車貸切の場合には現乗車人員(硬床車に在りては三十人、軟床車に在りては二十四人を最低とす)に對する運賃を徴收する。又急行列車に貸切車を連結する場合には別に一軸一杆に付十二哥の支拂を要する。

### 第十二款 臨時列車貸切料金

四軸編成の臨時列車(手荷物車を含む)貸切料金は往復の場合には列車杆に付四留、片道の場合には列車杆に付二留であつて其の最低料金は片道往復の場合共八百留である。四軸以上の車輛に對しては一車一杆に付往復の場合には八十哥又片道の場合には一留二十哥を徴收する。貸切料金には一切の料金を含むが故に乗車賃金、寢臺料金及急行料金の支拂を要せざるも列車の留置に對しては每一時間に付五十留を徴收する。

## 第四節 乘 車 券

### 第一款 種 類

乗車券の種類は左の通りにして常備式と補充式になつて居る。

- 一、片道乗車券 一般及近郊運輸共
- 二、往復乗車券 近郊運輸に限る
- 三、一ヶ月券 同 上
- 四、季節券 同 上
- 五、一ケ年券 同 上



第二款 通用期間

一般片道乗車券の通用期間は左の通りであつて日附印押捺日の夜半十二時より起算することになつて居る。

| 自       | 一 料   | 至 | 一七〇料  | 一 日 |
|---------|-------|---|-------|-----|
| 〃       | 一七一〃  | 〃 | 四二五〃  | 二 日 |
| 〃       | 四二六〃  | 〃 | 六八〇〃  | 三 日 |
| 〃       | 六八一〃  | 〃 | 九二〇〃  | 四 日 |
| 〃       | 九二一〃  | 〃 | 一二七〇〃 | 五 日 |
| 〃       | 一二七一〃 | 〃 | 一六〇〇〃 | 六 日 |
| 〃       | 一六〇一〃 | 〃 | 一九六〇〃 | 七 日 |
| 〃       | 一九六一〃 | 〃 | 二三二〇〃 | 八 日 |
| 〃       | 二三二一〃 | 〃 | 二六八〇〃 | 九 日 |
| 〃       | 二六八一〃 | 〃 | 三〇八〇〃 | 十 日 |
| 三〇八一料以上 |       |   |       |     |

每三五〇料に付一日を加ふ

但し七〇料未満は切捨て七〇料以上は三五〇料に切上ぐ

近郊運輸に於ける片道乗車券の通用期間は當該乗車券面に記載せる列車の運轉時間で定められて居る。

近郊運輸の往復乗車券の通用期間は乗車券の發行日及其の翌日(祭日に當るとき)を除き一日である。

乗車券の通用期間は左の場合には之が延長を請求することが出来る。

- 一、列車に空席なき場合に於て運賃の拂戻を希望せざるとき
- 二、列車の發着時刻遅延の爲接續列車に接續を缺きたるとき
- 三、運輸の閑散なる本線又は支線との接續驛に到着したる場合に於て其の到着當日に列車の運轉なきとき。

第三款 途中下車

旅客は近郊交通以外に於ては任意の驛に於て途中下車することが出来るが此の場合には下車驛で乗車券面に下車印の押捺を受けねばならない。然し他鐵道との接續驛では下車印の押捺を要しない。

第四 無 札

旅客が(一)乗車券を所持せざるとき、(二)乗車券の通用期間が経過したるとき、(三)乗車券が列車又は車輛に相當せざるときは無札と看做される。

無札旅客を發見したるときは鐵道は百七料に對する運賃の二倍に相當する割増金を徴收し前途に對しては乗車券を購求せしむることになつて居る。然し旅客が乗車券を購求する閑なく驛長の許諾を得て乗車し列車中に於て運賃を支拂ふ場合及旅客が乗車券紛失の旨を申告し之を檢札係又は驛長が確認したる場合は割増金を徴收しない。



### 第二章 手荷物

#### 第一節 定義

鞆、櫃、籠、小箱、木製容器其の他之と類似の容器に収納したる旅客自用品竝荷造せざる自轉車、スキー及同杖は手荷物として託送することが出来る。

急行列車で運送する託送手荷物の重量は大人小兒共乗車券一枚に付百六十四疋以下でなければならぬが、其の他の列車に依り運送する手荷物の重量には別に制限がない。然し何れの場合に於ても手荷物一個の重量は百六十四疋を以て限度として居る。

#### 第二節 賃率

手荷物運賃は五疋又は其の未滿毎に之を計算する。最低距離は六疋にして手荷物の最低重量は二十疋である。手荷物は全部有貨であつて無貨制度の定めはない。五疋に對する賃率(二分の運輸教育税を含む)は左の通りである。

| 自     | 一     | 至     | 一〇〇   | 一     |
|-------|-------|-------|-------|-------|
| 一     | 一     | 一     | 一     | 一     |
| 一     | 一     | 一     | 一     | 一     |
| 一〇一〇  | 一〇一〇  | 一〇一〇  | 一〇一〇  | 一〇一〇  |
| 二〇一〇  | 二〇一〇  | 二〇一〇  | 二〇一〇  | 二〇一〇  |
| 四〇一〇  | 四〇一〇  | 四〇一〇  | 四〇一〇  | 四〇一〇  |
| 一六〇一〇 | 一六〇一〇 | 一六〇一〇 | 一六〇一〇 | 一六〇一〇 |
| 二九〇一〇 | 二九〇一〇 | 二九〇一〇 | 二九〇一〇 | 二九〇一〇 |
| 四六〇一〇 | 四六〇一〇 | 四六〇一〇 | 四六〇一〇 | 四六〇一〇 |
| 六七〇一〇 | 六七〇一〇 | 六七〇一〇 | 六七〇一〇 | 六七〇一〇 |
| 九二〇一〇 | 九二〇一〇 | 九二〇一〇 | 九二〇一〇 | 九二〇一〇 |

一地带に付〇・五哥  
 一〇〇疋の運賃一〇哥に一地带に付一哥を加ふ  
 二〇〇疋の運賃二〇哥に一地带に付二哥を加ふ  
 四〇〇疋の運賃四〇哥に一地带に付三哥を加ふ  
 一六〇〇疋の運賃一留三〇哥に一地带に付四哥を加ふ  
 二九〇〇疋の運賃二留一〇哥に一地带に付三哥を加ふ  
 四六〇〇疋の運賃二留七〇哥に一地带に付四哥を加ふ  
 六七〇〇疋の運賃三留五〇哥に一地带に付五哥を加ふ  
 九二〇〇疋の運賃四留五〇哥に一地带に付六哥を加ふ

地带組織は旅客運賃計算の場合に於けるものと同様である。

#### 第三節 價格表記

手荷物に對しては託送の際其の價格を申告することが出来る。手荷物の價格を申告する場合には申告價格各百留、手荷物走行距離各百疋毎に左の保険料の支拂を要する。

一、荷造せる一切の手荷物

〇・一五哥



二、荷造せざる自轉車、スキー及同杖

一・二五哥

保驗料計算の場合には百留及百斤未滿の端數は之を百留及百斤に切り上く。

第四節 手荷物の保管

手荷物は其の到着日の夜半十二時より起算し二十四時間は無料で之を保管するが二十四時間を経過するときは一日に付一個二哥の保管料を徴收される。

主要驛に於ては手荷物を一時預とすることが出来るが容積重量の過大なるものはいけない。保管料は鐵道管理局で定めることになつて居り一樣ではない。

第五節 手荷物の引渡

手荷物は原則としては著驛に於て手荷物證書と引換に渡すことになつて居るが旅客の希望あるときは途中驛に於ても手荷物の全部又は一部を引渡すことが出来るのである。

第六節 手荷物の減失、毀損に對する責任

手荷物が減失又は毀損した時は鐵道は手荷物が價格表記のものなるときは其の表記額又價格を表記しなきとき

は實損額を賠償することになつて居る。然し不可抗力、手荷物の性質又は旅客の過失に因り損害が生じたことは鐵道に於て證明するときは賠償の責任を免るゝことが出来るのは勿論である。

第七節 携帶手荷物

車内の手廻品置場に容易に收容され且他の旅客に迷惑を及ぼさざる物品は携帶手荷物として大人は三十三疋又小兒は十六疋迄車内に持込むことが出来る。

制限重量を越ゆる手荷物を持込みたるときは左の割増金を徴收せらる。

- 一、制限超過重量が十六疋未滿のときは百七疋分の手荷物運賃の倍額
- 二、制限超過重量が十六疋以上のときは前號手荷物運賃の十倍

第八節 犬、鳥、及小動物の運送

犬、鳥及小動物は手荷物車を以て運送することが出来るが此の場合には籠、箱等の容器に入れねばならない。然し犬は手荷物車内に隔離所あるときは容器に收容するの要なく只口輪を附し運送中繫留すべき鎖を附し置く丈で差支ないのである。

運賃は手荷物賃率に依りて之を徴收するのであるが容器に入れない犬は其の重量を二十疋として運賃を計算す



ることになつて居る。

### 第九節 獵犬の運送

獵犬は手荷物車の特別仕切室又は客車で運送することが出来る。客車で運送する場合には所有者が之を携伴し且同乗者の同意あるときに限るのである。運賃は二十疋に對する手荷物運賃と同額である。特別の地方とか又は獵犬を携伴する狩獵者の來往瀕繁なる季節に於ては客車内に狩獵者専用仕切室を設け其の需要に應ずることになつて居る。仕切室に携伴する犬には口輪又は繫鎖を附けなくても差支なきことになつて居る。

### 第十節 近郊線に於ける自轉車の運送

自轉車は列車出發五分前迄に手荷物取扱所に之を提出することを要する。然し特種の驛に於ては其の地方の状況に依り持込時間を十分前迄とすることが出来るのである。

近郊線に於て運送する自轉車は其の價格を百留に評價し之に對する保險料を徵收する。運賃は左の通特定されて居る。

五五料迄

四〇哥 (運賃二四哥、保險料一五哥、運輸教) 育稅一哥

五五料より一〇七迄

五五哥 (運賃三九哥、保險料一五哥、運輸教) 育稅稅哥

## 第三章 貨物

### 第一款 一般

#### 第一款 貨物輸送數量

一九二六—二七年度に於けるソヴィエト聯邦鐵道の貨物輸送數量は一億三千五百九十三萬四千噸にして前年度に比し一割六分四厘、一九一三年に比し二分七厘を増加して居る。噸料は八百十六億四千九百萬噸料にして前年度に比し一割八分五厘を増して居るが之は噸當平均走行距離が増加した結果である。

#### 第二款 運送の種類別に依る輸送數量

商業貨物輸送數量は一億七百十三萬噸にして鐵道用品輸送數量は二千八百八十萬四千噸である。

#### 第三款 扱便別に依る商業貨物輸送數量

急行便及特別便貨物の輸送數量は年々減少する一方であつて一九二六—二七年度に於ける普通便貨物輸送數量は一億六百十五萬三千噸にして商業貨物總輸送數量の九割九分一厘を占めて居るに反し急行便及特別便貨物輸送數量は僅かに九十七萬七千噸であつて貨物總輸送數量の九厘に過ぎないのである。



第四款 發送口數

一九二六—二七年度に於ける發送口數は三千三百二十二萬一千口であつて前年度に比し一割五分二厘を増して居る。

普通便貨物一口の平均重量は兩三年來漸次減少し一九二六—二七年度に於ては九・二三噸となり従つて普通便貨物總數量に對する小口貨物の比率は増加を來して居る。

急行便貨物に在りては其の一口の平均重量は〇・四六二噸で前年度に比し幾分増加して居るが之は急行便貨物が激減した結果である。總發送口數に對する急行便及特別便貨物口數の比率は一九二五—二六年度に於ては一割四分二厘であつたが一九二六—二七年度には一割一分四厘に減じて居る。

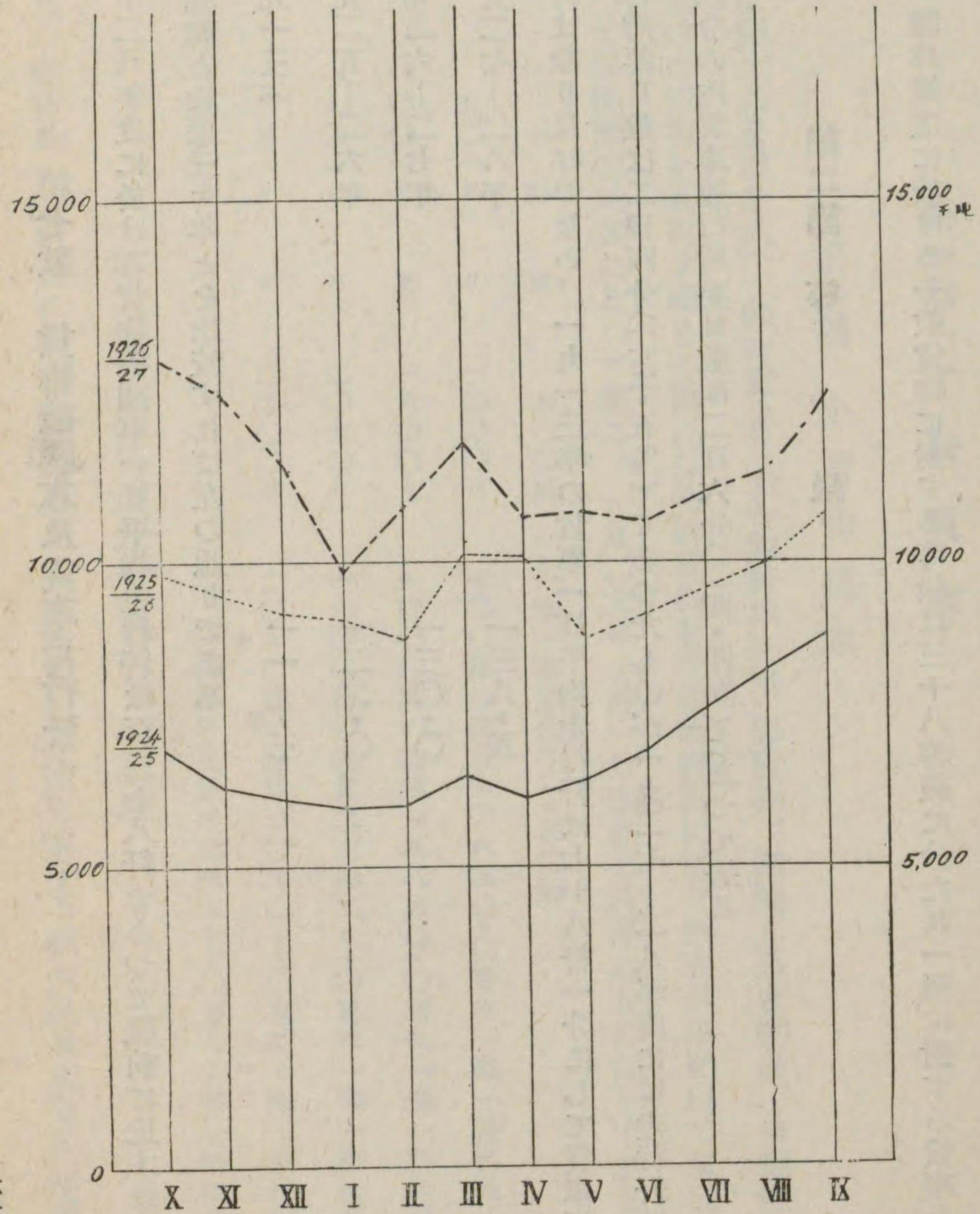
第五款 平均走行距離

一九二六—二七年度に於ける噸當各種貨物平均走行距離は六百一十料にして前年度に比し僅かに一分九厘を増したに過ぎない。主要貨物に就て之を見るに穀類は九百八十料で前年度に比し一割六分（小麥は一千二百十五料で前年度に比し三割六分五厘増）石炭は六百六十料で前年度に比し七分を夫々増して居るが石油類は二分九厘、木材（薪を除く）は四分六厘其の他の貨物は三分八厘を夫々減じて居る。

第六款 貨物輸送の季節

一九二六—二七年度に於ける貨物輸送の季節的變化は概して從來と同様であるが只從來貨物輸送數量の増加を

例とする夏季（五月乃至八月）に於て餘り輸送量の増加を來たさなかつた點丈が異つて居る。





第七款 貨物機關車及貨車走行料

一九二七—二八年度に於ける貨物機關車一日平均走行料は百三十八軒であつて戦前に比すれば著しき増加を來して居る。戦前と最近三ヶ年とを比較すれば左の通りである。

|          |                    |
|----------|--------------------|
| 一九一三年    | 一一九・三 <sup>軒</sup> |
| 一九二五—二六年 | 一一二・〇              |
| 一九二六—二七年 | 一三〇・〇              |
| 一九二七—二八年 | 一三八・五              |

貨車走行料は餘り良好でない。一九一三年の貨車一日平均走行料は七十八軒一分にして貨車廻送日數十日五厘の内貨車運行所要日數は二日四分(二・三・五%)であつたものが一九二七—二八年度には走行料は八十軒にして廻送日數十日四分の内貨車運行所要日數は二日六分(二・四・四%)となつて居る。

第二節 等級

ソヴィエト聯邦鐵道に於ける一般貨物に對する等級は三十八等級に分たれ一級に對する賃率を最高とし順次賃率を遞減し三十八級を以て最低賃率として居る。

第三節 賃率

第一款 一般賃率

第一項 小荷物賃率

本賃率は潤大品及重量品(一個の重量百六十四軒以上)、爆發物、燃焼し易き物品、自燃性物品、危險品並他の小荷物及鐵道に損害を及ぼす虞ある物品以外の貨物を手荷物證書に依り旅客列車を以て運送する場合に適用するものであつて遠距離遞減式になつて居る。一九二九年一月一日現在の賃率は左の如くである。

|   |         |   |       |                                  |
|---|---------|---|-------|----------------------------------|
| 自 | 一軒      | 至 | 五〇〇軒  | 一噸一軒に付二一・三〇哥                     |
| " | 五〇一"    | " | 一〇〇〇" | 五〇〇軒の運賃一〇六五〇・〇哥に一噸一軒に付一六・四〇哥を加ふ  |
| " | 一〇〇一"   | " | 一六〇〇" | 一〇〇〇軒の運賃一八八五〇・〇哥に一噸一軒に付一二・六三哥を加ふ |
| " | 一六〇一"   | " | 二〇五〇" | 一六〇〇軒の運賃二六四二八・〇哥に一噸一軒に付九・七三哥を加ふ  |
| " | 二〇五一"   | " | 三二〇〇" | 二〇五〇軒の運賃三〇八〇七・〇哥に一噸一軒に付一一・〇〇哥を加ふ |
| " | 三二〇一軒以上 |   |       | 三二〇〇軒の運賃四三四五七・〇哥に一噸一軒に付七・五〇哥を加ふ  |

第二項 急行便及普通便貨物賃率

本賃率は一般貨物(急行便に在りては運送の爲に特別の設備を要する潤大品及重量品爆發物、可燃性物品及危











第四編 第三章 貨物

自 一 糎 至 五〇〇糎 一噸一糎に付八・二一哥  
 〃 五〇一〃 〃 一〇〇〇〃 五〇〇糎の運賃四一〇五・〇哥に一噸一糎に付六・三二哥を加ふ  
 〃 一〇〇一〃 〃 一六〇〇〃 一〇〇〇糎の運賃七二六五・〇哥に一噸一糎に付四・八七哥を加ふ  
 〃 一六〇一〃 〃 二三〇〇〃 一六〇〇糎の運賃一〇一八七・〇哥に一噸一糎に付三・七五哥を加ふ  
 二三〇一糎以上 〃 〃 〃 二三〇〇〃 二三〇〇糎の運賃一二八一二・〇哥に一噸一糎に付二・八九哥を加ふ

十一級

自 一 糎 至 五〇〇糎 一噸一糎に付七・四六哥  
 〃 五〇一〃 〃 一〇〇〇〃 五〇〇糎の運賃三七三〇・〇哥に一噸一糎に付五・七四哥を加ふ  
 〃 一〇〇一〃 〃 一六〇〇〃 一〇〇〇糎の運賃六六〇〇・〇哥に一噸一糎に付四・四二哥を加ふ  
 〃 一六〇一〃 〃 二三〇〇〃 一六〇〇糎の運賃九二五二・〇哥に一噸一糎に付三・四〇哥を加ふ  
 二三〇一糎以上 〃 〃 〃 二三〇〇〃 二三〇〇糎の運賃一一六三二・〇哥に一噸一糎に付二・六二哥を加ふ

十二級

自 一 糎 至 五〇〇糎 一噸一糎に付六・七八哥  
 〃 五〇一〃 〃 一〇〇〇〃 五〇〇糎の運賃三三九〇・〇哥に一噸一糎に付五・二二哥を加ふ  
 〃 一〇〇一〃 〃 一六〇〇〃 一〇〇〇糎の運賃六〇〇〇・〇哥に一噸一糎に付四・〇二哥を加ふ  
 〃 一六〇一〃 〃 二三〇〇〃 一六〇〇糎の運賃八四一二・〇哥に一噸一糎に付三・一〇哥を加ふ  
 二三〇一糎以上 〃 〃 〃 二三〇〇〃 二三〇〇糎の運賃一〇五八二・〇哥に一噸一糎に付二・三九哥を加ふ

十三級

自 一 糎 至 二五〇糎 一噸一糎に付六・四七哥  
 〃 二五一〃 〃 四〇〇〃 二五〇糎の運賃一六一七・五哥に一噸一糎に付五・六四哥を加ふ  
 〃 四〇一〃 〃 五〇〇〃 四〇〇糎の運賃二四六三・五哥に一噸一糎に付六・一六哥を加ふ  
 〃 五〇一〃 〃 一〇〇〇〃 五〇〇糎の運賃三〇七九・五哥に一噸一糎に付四・七四哥を加ふ  
 〃 一〇〇一〃 〃 一六〇〇〃 一〇〇〇糎の運賃五四四九・五哥に一噸一糎に付三・六五哥を加ふ  
 〃 一六〇一〃 〃 二三〇〇〃 一六〇〇糎の運賃七六三九・五哥に一噸一糎に付二・八一哥を加ふ  
 二三〇一糎以上 〃 〃 〃 二三〇〇〃 二三〇〇糎の運賃九六〇六・五哥に一噸一糎に付二・一六哥を加ふ

十四級

自 一 糎 至 二五〇糎 一噸一糎に付六・四七哥  
 〃 二五一〃 〃 四〇〇〃 二五〇糎の運賃一六一七・五哥に一噸一糎に付五・六四哥を加ふ  
 〃 四〇一〃 〃 五〇〇〃 四〇〇糎の運賃二四六三・五哥に一噸一糎に付六・一六哥を加ふ  
 〃 五〇一〃 〃 一〇〇〇〃 五〇〇糎の運賃三〇七九・五哥に一噸一糎に付四・七四哥を加ふ  
 〃 一〇〇一〃 〃 一六〇〇〃 一〇〇〇糎の運賃五四四九・五哥に一噸一糎に付三・六五哥を加ふ  
 〃 一六〇一〃 〃 二三〇〇〃 一六〇〇糎の運賃七六三九・五哥に一噸一糎に付二・八一哥を加ふ  
 二三〇一糎以上 〃 〃 〃 二三〇〇〃 二三〇〇糎の運賃九六〇六・五哥に一噸一糎に付二・一六哥を加ふ

十五級

自 一 糎 至 二五〇糎 一噸一糎に付六・四七哥

第四編 第三章 貨物



" 二五一〇〇 二五〇料の運賃一六一七・五哥に一噸一料に付五・六四哥を加ふ  
 " 四〇一〇〇 四〇〇料の運賃二四六三・五哥に一噸一料に付五・一三哥を加ふ  
 " 五五〇〇〇 五五〇料の運賃三二三一・五哥に一噸一料に付三・八七哥を加ふ  
 " 九五〇〇〇 九五〇料の運賃四七七九・五哥に一噸一料に付二・九二哥を加ふ  
 " 一四五〇〇〇 一四五〇料の運賃六二三九・五哥に一噸一料に付二・二〇哥を加ふ  
 一四五一料以上

十六級

自 一料 至 二五〇料 一噸一料に付六・一六哥  
 " 二五一〇〇 二五〇料の運賃一五四〇・〇哥に一噸一料に付四・六五哥を加ふ  
 " 五五一〇〇 五五〇料の運賃二九三五・〇哥に一噸一料に付三・五一哥を加ふ  
 " 九五一〇〇 九五〇料の運賃四三三九・〇哥に一噸一料に付二・六五哥を加ふ  
 一四五一料以上 一四五〇料の運賃五六六四・〇哥に一噸一料に付二・〇〇哥を加ふ

十七級

自 一料 至 二五〇料 一噸一料に付五・六〇哥  
 " 二五一〇〇 二五〇料の運賃一四〇〇・〇哥に一噸一料に付四・二三哥を加ふ  
 " 五五一〇〇 五五〇料の運賃二六六九・〇哥に一噸一料に付三・一九哥を加ふ

" 九五一〇〇 九五〇料の運賃三九四五・〇哥に一噸一料に付二・四一哥を加ふ  
 一四五一料以上 一四五〇料の運賃五一五〇・〇哥に一噸一料に付一・八二哥を加ふ

十八級

自 一料 至 二五〇料 一噸一料に付五・〇九哥  
 " 二五一〇〇 二五〇料の運賃一二七二・五哥に一噸一料に付三・八四哥を加ふ  
 " 五五一〇〇 五五〇料の運賃二四二四・五哥に一噸一料に付二・九〇哥を加ふ  
 " 九五一〇〇 九五〇料の運賃三五八四・五哥に一噸一料に付二・一九哥を加ふ  
 一四五一料以上 一四五〇料の運賃四六七九・五哥に一噸一料に付一・六五哥を加ふ

十九級

自 一料 至 二五〇料 一噸一料に付四・六三哥  
 " 二五一〇〇 二五〇料の運賃一一五七・五哥に一噸一料に付三・五〇哥を加ふ  
 " 五五一〇〇 五五〇料の運賃二二〇七・五哥に一噸一料に付二・六四哥を加ふ  
 " 九五一〇〇 九五〇料の運賃三二六三・五哥に一噸一料に付一・九九哥を加ふ  
 一四五一料以上 一四五〇料の運賃四二五八・五哥に一噸一料に付一・五〇哥を加ふ

二十級



自 一 糶 至 二五〇糶 一噸一糶に付四・二二哥  
 " 二五一 " " 五五〇 " 二五〇糶の運賃一〇五二・五哥に一噸一糶に付三・一八哥を加ふ  
 " 五五一 " " 九五〇 " 五五〇糶の運賃二〇〇六・五哥に一噸一糶に付二・四〇哥を加ふ  
 " 九五一 " " 一四五〇 " 九五〇糶の運賃二九六六・五哥に一噸一糶に付一・八一哥を加ふ  
 一四五一糶以上 " " " 一四五〇糶の運賃三八七一・五哥に一噸一糶に付一・三七哥を加ふ

二十一級

自 一 糶 至 二五〇糶 一噸一糶に付三・八三哥  
 " 二五一 " " 五五〇 " 二五〇糶の運賃九五七・五哥に一噸一糶に付二・八九哥を加ふ  
 " 五五一 " " 九五〇 " 五五〇糶の運賃一八二四・五哥に一噸一糶に付二・一八哥を加ふ  
 " 九五一 " " 一四五〇 " 九五〇糶の運賃二六九六・五哥に一噸一糶に付一・六五哥を加ふ  
 一四五一糶以上 " " " 一四五〇糶の運賃三五二一・五哥に一噸一糶に付一・二五哥を加ふ

二十二級

自 一 糶 至 二五〇糶 一噸一糶に付三・四八哥  
 " 二五一 " " 五五〇 " 二五〇糶の運賃八七〇・〇哥に一噸一糶に付二・六三哥を加ふ  
 " 五五一 " " 九五〇 " 五五〇糶の運賃一六五九・〇哥に一噸一糶に付一・九九哥を加ふ

" 九五一 " " 一四五〇 " 九五〇糶の運賃二四五五・〇哥に一噸一糶に付一・五〇哥を加ふ  
 一四五一糶以上 " " " 一四五〇糶の運賃三二〇五・〇哥に一噸一糶に付一・一三哥を加ふ

二十三級

自 一 糶 至 二五〇糶 一噸一糶に付三・一六哥  
 " 二五一 " " 五五〇 " 二五〇糶の運賃七九〇・〇哥に一噸一糶に付二・三九哥を加ふ  
 " 五五一 " " 九五〇 " 五五〇糶の運賃一五〇七・〇哥に一噸一糶に付一・八〇哥を加ふ  
 " 九五一 " " 一四五〇 " 九五〇糶の運賃二二二七・〇哥に一噸一糶に付一・三六哥を加ふ  
 一四五一糶以上 " " " 一四五〇糶の運賃二九〇七・〇哥に一噸一糶に付一・〇三哥を加ふ

二十四級

自 一 糶 至 二五〇糶 一噸一糶に付二・八七哥  
 " 二五一 " " 五五〇 " 二五〇糶の運賃七一七・五哥に一噸一糶に付二・一七哥を加ふ  
 " 五五一 " " 九五〇 " 五五〇糶の運賃一三六八・五哥に一噸一糶に付一・六四哥を加ふ  
 " 九五一 " " 一四五〇 " 九五〇糶の運賃二〇二四・五哥に一噸一糶に付一・二四哥を加ふ  
 一四五一糶以上 " " " 一四五〇糶の運賃二六四四・五哥に一噸一糶に付〇・九四哥を加ふ

二十五級





自 一 糶 至 二五〇糶 一噸一糶に付二・六一哥  
 " 二五一" " 五五〇" 二五〇糶の運賃六五二・五哥に一噸一糶に付一・九七哥を加ふ  
 " 五五一" " 九五〇" 五五〇糶の運賃一二四三・五哥に一噸一糶に付一・四九哥を加ふ  
 " 九五一" " 一四五〇" 九五〇糶の運賃一八三九・五哥に一噸一糶に付一・一二哥を加ふ  
 一四五一糶以上 一四五〇糶の運賃二三九九・五哥に一噸一糶に付〇・八五哥を加ふ

二十六級

自 一 糶 至 二五〇糶 一噸一糶に付二・三七哥  
 " 二五一" " 五五〇" 二五〇糶の運賃五九二・五哥に一噸一糶に付一・七九哥を加ふ  
 " 五五一" " 九五〇" 五五〇糶の運賃一二二九・五哥に一噸一糶に付一・三五哥を加ふ  
 " 九五一" " 一四五〇" 九五〇糶の運賃一六六九・五哥に一噸一糶に付一・〇二哥を加ふ  
 一四五一糶以上 一四五〇糶の運賃二一七九・五哥に一噸一糶に付〇・七七哥を加ふ

二十七級

自 一 糶 至 二五〇糶 一噸一糶に付二・一五哥  
 " 二五一" " 五五〇" 二五〇糶の運賃五三七・五哥に一噸一糶に付一・六二哥を加ふ  
 " 五五一" " 九五〇" 五五〇糶の運賃一〇二三・五哥に一噸一糶に付一・二二哥を加ふ

" 九五一" " 一四五〇" 九五〇糶の運賃一五一・五哥に一噸一糶に付〇・九二哥を加ふ  
 一四五一糶以上 一四五〇糶の運賃一九七一・五哥に一噸一糶に付〇・七〇哥を加ふ

二十八級

自 一 糶 至 二五〇糶 一噸一糶に付一・九五哥  
 " 二五一" " 五五〇" 二五〇糶の運賃四八七・五哥に一噸一糶に付一・四七哥を加ふ  
 " 五五一" " 九五〇" 五五〇糶の運賃九二八・五哥に一噸一糶に付一・一一哥を加ふ  
 " 九五一" " 一四五〇" 九五〇糶の運賃一三七二・五哥に一噸一糶に付〇・八四哥を加ふ  
 一四五一糶以上 一四五〇糶の運賃一七九二・五哥に一噸一糶に付〇・六三哥を加ふ

二十九級

自 一 糶 至 二五〇糶 一噸一糶に付一・七七哥  
 " 二五一" " 五五〇" 二五〇糶の運賃四四二・五哥に一噸一糶に付一・三四哥を加ふ  
 " 五五一" " 九五〇" 五五〇糶の運賃八四四・五哥に一噸一糶に付一・〇一哥を加ふ  
 " 九五一" " 一四五〇" 九五〇糶の運賃一二四八・五哥に一噸一糶に付〇・七六哥を加ふ  
 一四五一糶以上 一四五〇糶の運賃一六二八・五哥に一噸一糶に付〇・六〇哥を加ふ

三十級



自 一 糶 至 二五〇糶 一噸一糶に付一・六一哥  
 " 二五一 " " 五五〇 " 二五〇糶の運賃四〇二・五哥に一噸一糶に付一・二二哥を加ふ  
 " 五五一 " " 九五〇 " 五五〇糶の運賃七六八・五哥に一噸一糶に付〇・九二哥を加ふ  
 " 九五一 " " 一四五〇 " 九五〇糶の運賃一一三六・五哥に一噸一糶に付〇・六九哥を加ふ  
 一四五一糶以上 一四五〇糶の運賃一四八一・五哥に一噸一糶に付〇・六〇哥を加ふ

三十一級

自 一 糶 至 二五〇糶 一噸一糶に付一・四六哥  
 " 二五一 " " 五五〇 " 二五〇糶の運賃三六五・〇哥に一噸一糶に付一・一〇哥を加ふ  
 " 五五一 " " 九五〇 " 五五〇糶の運賃六九五・〇哥に一噸一糶に付〇・八三哥を加ふ  
 " 九五一 " " 一四五〇 " 九五〇糶の運賃一〇二七・〇哥に一噸一糶に付〇・六三哥を加ふ  
 一四五一糶以上 一四五〇糶の運賃一三四二・〇哥に一噸一糶に付〇・六〇哥を加ふ

三十二級

自 一 糶 至 二五〇糶 一噸一糶に付一・三三哥  
 " 二五一 " " 五五〇 " 二五〇糶の運賃三三二・五哥に一噸一糶に付一・〇〇哥を加ふ  
 " 五五一 " " 九五〇 " 五五〇糶の運賃六三二・五哥に一噸一糶に付〇・七六哥を加ふ

九五一糶以上

三十三級

自 一 糶 至 二五〇糶 一噸一糶に付一・二二哥  
 " 二五一 " " 五五〇 " 二五〇糶の運賃三〇二・五哥に一噸一糶に付〇・九一哥を加ふ  
 " 五五一 " " 九五〇 " 五五〇糶の運賃五七五・五哥に一噸一糶に付〇・六九哥を加ふ  
 九五一糶以上 九五〇糶の運賃八五一・五哥に一噸一糶に付〇・六〇哥を加ふ

三十四級

自 一 糶 至 二五〇糶 一噸一糶に付一・一〇哥  
 " 二五一 " " 五五〇 " 二五〇糶の運賃二七五・〇哥に一噸一糶に付〇・八三哥を加ふ  
 " 五五一 " " 九五〇 " 五五〇糶の運賃五二四・〇哥に一噸一糶に付〇・六三哥を加ふ  
 九五一糶以上 九五〇糶の運賃七七六・〇哥に一噸一糶に付〇・六〇哥を加ふ

三十五級

自 一 糶 至 二五〇糶 一噸一糶に付一・〇〇哥  
 " 二五一 " " 五五〇 " 二五〇糶の運賃二五〇・〇哥に一噸一糶に付〇・七六哥を加ふ  
 五五〇糶以上 五五〇糶の運賃四七八・〇哥に一噸一糶に付〇・六〇哥を加ふ



三十六級

|     |     |   |   |     |     |       |      |
|-----|-----|---|---|-----|-----|-------|------|
| 自   | 一   | 一 | 至 | 二五〇 | 一噸一 | 付〇・九一 | 哥    |
| 〃   | 二五一 | 〃 | 〃 | 五五〇 | 二五〇 | 付〇・六九 | 哥を加ふ |
| 五五一 | 哥以上 |   |   |     | 五五〇 | 付〇・六〇 | 哥を加ふ |

三十七級

|     |     |   |   |     |     |       |      |
|-----|-----|---|---|-----|-----|-------|------|
| 自   | 一   | 一 | 至 | 二五〇 | 一噸一 | 付〇・八三 | 哥    |
| 〃   | 二五一 | 〃 | 〃 | 五五〇 | 二五〇 | 付〇・六三 | 哥を加ふ |
| 五五一 | 哥以上 |   |   |     | 五五〇 | 付〇・六〇 | 哥を加ふ |

三十八級

|     |     |   |   |     |     |       |      |
|-----|-----|---|---|-----|-----|-------|------|
| 自   | 一   | 一 | 至 | 二五〇 | 一噸一 | 付〇・七五 | 哥    |
| 二五一 | 哥以上 |   |   |     | 二五〇 | 付〇・六〇 | 哥を加ふ |

急行便貨物を最大急行列車を以て運送する場合の運賃は前記基本賃率に依る運賃の二割五分増又普通急行列車に依り運送する場合の運賃は一割二分五厘増である。

第二款 例外賃率

例外賃率は特定の區間に於ける特定貨物に對し制定されたもので之を其の制定の趣旨に依つて大別すれば工場

地行原料品、工場地の製産品、輸入食料品、農村用機械器具其他の必需品、輸出穀類等に對するものであつて其の數は百以上に上つて居る。

例外賃率は多くの場合に於ては一般賃率の二割乃至三割引になつて居るが中には反つて高くなつて居るものもある。

第三款 特定賃率

特定賃率は特定の貨物の運送に對し特定の貨物の運送に對し特定の託送者に對し制定されたもので割引率は一般賃率の二割五分乃至五割引となつて居り其の數は七十七に達して居る。

第四款 地方賃率

地方賃率は一般賃率の適用を不適當とする地方的意義を有する運送若は建設線に於ける運送に對し鐵道の地方機關が該地方の經濟狀況を考慮して區間を限定し又は特定の品目に對し制定するものであつて一般賃率に比し引上となるものと割引となるものがある。

第四節 運送便及扱種

運送便は急行便及普通便に分たれて居る。

扱種別は小口扱、貸切扱及大口扱に分たれ小口扱は大口扱又は貸切扱に對する所定積載標準重量に達せざる數



量の小口貨物の運送の爲に設けられたものである。  
貸切扱は大量貨物の爲に設けられたものであつて貨物の品目に依つて一定の積載標準重量が定められて居る。  
大口扱は最低重量を八噸と定められて居る。

第五節 附帶料金

ソヴィエト聯邦鐵道に於ける附帶料金は三十種程もあるが其の主なるものは左の通りであつて、運送に關する鐵道の基本的業務の補助作業に對し支拂ふべき料金と定義せられ之が計算は運送狀一通毎に爲すを原則として居る。

一、停車場費 或る種の貨物に對し低減するの外運賃計算重量一噸に付六十一哥にして總ての貨物に對し徴收することになつて居る。

二、計量、檢量又は重量決定費 本料金は普通發驛に於ける計量に對する料金であつて、實際に計量せざる場合に於ても特に定めなき限りは徴收されるものにして特に定めたるものを除き一噸に付三十一哥である。

三、積込、取卸、積替及國境中繼料 本料金は鐵道又荷主に於て是等の作業を爲す場合に徴收するものであつて其の料金は左の通りである。

(一) 鐵道に於て積卸其他の作業を爲す場合

|                | 積込料       | 取卸(一部取卸) | 積替料  |
|----------------|-----------|----------|------|
| 重量により運賃を計算する貨物 | 一噸に付 三三哥  | 三三哥      | 六六哥  |
| 動物以外の個數扱貨物     | 一個に付 五五〃  | 五五〃      | 一一〇〃 |
| 重量品            | 荷主との特約に依る |          |      |
| 動物             |           |          |      |
| 大 家 畜          | 一頭に付 二一〃  | —        | 四二〃  |
| 小 家 畜          | 〃         | —        | 八〃   |
| 死體 入 棺         | 無 料       |          |      |

(二) 鐵道又は荷主に於て積卸其他の作業を爲す場合

|                  | 積込料         | 取卸料 | 積替料     |
|------------------|-------------|-----|---------|
| 重量に依り運賃を計算する貨物   | 一噸に付 三乃至一五哥 | 同 上 | 八乃至三〇哥  |
| 動物以外の個數扱貨物       | 一個に付二〇哥乃至二留 | 同 上 | 四〇哥乃至四留 |
| 一軸一料に依り運賃を計算する貨物 | 一軸に付 一留     | 一留  | 二留      |
| 動物               |             |     |         |
| 一頭に付             | 三乃至一五哥      | 同 上 | 六乃至三〇哥  |

(三) 國境中繼料

|                |          |
|----------------|----------|
| 重量に依り運賃を計算する貨物 | 一噸に付 三一哥 |
| 動物以外の個數扱貨物     | 一個に付 三〇哥 |



動物

一頭に付 一〇乃至二〇哥

四、保管料 著驛に於ける無料保管期間(四十八時間)經過後の保管に對しては左の保管料を徴收する。

|            |                                |       |
|------------|--------------------------------|-------|
| 一日乃至五日     | 一日一噸に付                         | 一一哥   |
| 六日乃至八日     | "                              | 三六"   |
| 九日乃至十一日    | "                              | 五五"   |
| 十二日乃至十四日   | "                              | 七三"   |
| 十五日乃至三十日   | "                              | 九二"   |
| 三十一日乃至四十五日 | "                              | 一留一〇" |
| 四十六日乃至六十日  | "                              | 一留二八" |
| 六十日以上      | 六十日分の保管料五十五留九十四哥に一日に付一留四十六哥を加ふ |       |

五、貨車留置料 積卸を爲すべき貨車及積卸終了後の貨車を荷主の過失又は希望に依り積卸規則所定期間以上留置したるときは一車に付左の留置料を徴收する。

|                    |      |        |         |       |
|--------------------|------|--------|---------|-------|
| 積載量十六噸半未滿の貨車       | 一日に付 | 三留七十五哥 | 一日を増す毎に | 五留    |
| 積載量十六噸半以上二十五噸未滿の貨車 |      | 四留五十哥  |         | 六留五十哥 |
| 積載量二十五噸以上の貨車       |      | 九留     |         | 九留    |

等 温 車

十五留

六、貨車請求の場合に於ける擔保 貨物積込の爲貨車を請求する場合荷主が貨物の適時持込の保證として納付するものであつて一車に付左の通りである。擔保は荷主が積込を爲さざるときは違約金として沒收されるのである。

|                    |        |
|--------------------|--------|
| 積載量十六噸半未滿の貨車       | 三留七十五哥 |
| 積載量十六噸半以上二十五噸未滿の貨車 | 四留五十哥  |
| 積載量二十五噸以上の貨車       | 六留     |
| 特別貨車及油槽車           | 七留     |
| 腐敗し易き貨物積載用等温車      |        |
| (イ) 水入りのもの         | 四十留    |
| (ロ) 食鹽及水入りのもの      | 四十五留   |

七、運送狀用紙料 鐵道に於て交附する運送狀用紙料として一通に付十哥を徴收する。



## 第四章 附帶事業

### 第一節 市内營業所

市内營業所は各鐵道毎に主要都市に設けられて居るが、連絡地點に於ては連絡鐵道の協定に依り共通の市内營業所を設置することが出来るのである。

市内營業所に於ては左の業務を取扱つて居る。

一、乗車券及寢臺券の前賣及其の配達。

乗車券及寢臺券は列車の出發七日前より發賣し三時間前に停止する。市内營業所に於ては鐵道驛と異なり當該營業所發賣に係る未使用の乗車券及寢臺券に對する運賃料金の拂戻を爲す事が出来る。

二、手荷物の受付及引渡

三、急行便及普通貨物の受付及引渡

四、市内營業所及鐵道驛並港及埠頭に到着せる携帶手荷物、託送手荷物及貨物を荷受人の居宅、倉庫又は商店

へ配達

五、携帶手荷物の配達

六、發送前に於ける手荷物及貨物の保管並市内營業所及鐵道驛到着後に於ける手荷物及貨物の保管

七、運送及保管中に於ける手荷物及貨物の保險

八、市内營業所發著貨物に對する一切の代金引換業務

九、鐵道驛發著貨物に對する引換代金の支拂

十、發送手荷物及貨物の荷造及封印

十一、貨物到着の通知及引換代金受領の通知

十二、荷主の委任に依り市内營業所に於て貨物引渡の際收受したる金員の郵送又は信用機關の中介に依る支拂

十三、停車場間に於ける携帶手荷物及託送手荷物の運搬

十四、市内營業所案内書の交付

十五、荷主の委任に依る貨物の陸路運送

十六、商業部代理店規則に依る貸付

是等の業務に對しては一定の手數料を徴することになつて居るが荷主との特約に依り料金額を低減することが出来る。

市内營業所は荷主の利便を圖る爲當座勘定又は短期當座勘定(十五日以内)に依り荷主と精算を爲すことが出来る。短期當座勘定は鐵道管理局の許可を得て市内營業所長が之を開設するのであるが營業費特に市内營業所運轉資金を之に流用することは出来ないのである。



## 第二節 商業部代理店

商業部代理店は鐵道で運送を引受けたる穀類に對する貸付金の交付、其の回收及計算に關する業務を營む機關であつて従前は貨物の委託賣買業務をも行つて居たが現在では貸付業務のみを行つて居る。浦鹽斯德、ムルマンスク及ノウオロシスクの諸港に於ける商業部代理店では輸入貨物の運送業務をも行つて居る。

## 第三節 保管倉庫業

### 第一款 短期保管

ソヴィエト聯邦鐵道に於ては二十四時間以内に發送し得る場合に限り貨物の運送を引受くることになつて居るので若し二十四時間以内に發送の出来ない場合には荷主は發送順番の來る迄驛倉庫に貨物の一時保管を託することが出来るのである。此の場合には必ず著驛名を記載せる運送狀を提出せねばならない。若し運送狀を提出しないときは長期保管としなければならないことになつて居る。

### 第二款 長期保管

鐵道は交通人民委員部の許可を得て鐵道發著貨物の長期保管取扱を爲すのであるが其の保管期間は六ヶ月を超

ゆることは出来ない。

長期保管貨物には其の價格及保管條件を記載せる倉庫證券を添附することを要する。長期保管貨物に對しては貸付を爲すことが出来るのである。

長期保管貨物が毀損し又は荷主が所定期間内に貸付金及鐵道の諸費用を辨償し貨物を引取らざる場合には鐵道は當該貨物を競賣に付することが出来るのである。



### 第五編 人事

#### 第一章 人員

一九二六—二七年度に於ける鐵道従業員總數は日雇労働者を合せ百十三萬九千十五人にして前年度に比し四分の増加であるが前年度の増加率(二割七厘)に比すれば著しく低下して居る。右の内鐵道營業費支辨の従業員は百萬四千四百三十九人にして残りの十三萬四千五百七十六人が他の費目に依るものである。後者の主なるものは附帶事業の従業員であつて其の數五萬四千四百四十七人に達し、第二位を占むるものは他の特種資金に依る従業員四萬四千五百七十三人にして其の内の多數は運輸教育税より給與を受くる在學中の従業員(三萬五千人以上)である。又新規建設工事及復興工事従業員は三萬五千五百五十六人である。

従業員の増加は作業の總體的増加に基因するものであるが前者の増加歩合は後者の其れよりも緩慢であつた。即ち噸料が二割二分二厘、列車走行料が九分九厘を増加したのに對し營業費支辨に依る従業員の増加は僅かに四分九厘に過ぎない。尤も作業の増加は従業員全部に影響を及ぼすものでなく直接影響を受くる者は従業員の一部に過ぎないのである。人員と作業量との右の如き關係は或る程度迄常態と云ひ得るのであるが一面より見れば之

は業務の合理化と堅實化に關する方策の効果を物語るものである。

營業費支辨に依る従業員四萬四千四百三十九人中管理機關の勤務者數は一九二六—二七年度に於ては三萬五千八百二人にして従業員總數の三割六分に當つて居るが右の比率は逐年低下の傾向を辿り一九二四—二五年度に於ては四分一厘であつたが翌一九二五—二六年度には三分八厘に減じた。一九二六—二七年度に於ては従業員總數が増加したにも拘らず管理機關の職員數は前年度の三萬六千八百八十一人に對し反つて減少を來して居るが之は管理機關縮少の結果である。

營業費支辨に依る従業員の配屬別の割合を前二ヶ年度と比較すれば左の通りである。

| 職務別     | 一九二四—二五年 |          | 一九二五—二六年 |          | 一九二六—二七年 |          |
|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
|         | 従業員總數    | 總數に對する比率 | 従業員總數    | 總數に對する比率 | 従業員總數    | 總數に對する比率 |
| 車輛及運轉關係 | 二八、〇七三   | 三五・一     | 三三七、六三四  | 三五・三     | 三五三、二九   | 三五・一     |
| 線路關係    | 三九、四九八   | 二八・六     | 二八一、六三七  | 二九・四     | 二九六、二三八  | 二九・〇     |
| 運輸關係    | 一六三、七三三  | 二〇・五     | 一九八、七〇九  | 二〇・七     | 二六、五三九   | 二・六      |
| 通信關係    | 四五、一五七   | 五・六      | 四八、七六六   | 五・一      | 四八、五九三   | 四・八      |
| 調度關係    | 二六、六〇一   | 三・三      | 三〇、五三三   | 三・二      | 三二、一二二   | 三・一      |
| 其他      | 五五、〇二八   | 六・九      | 六〇、四二八   | 六・三      | 五九、七三八   | 五・九      |



|   |         |       |        |       |           |       |
|---|---------|-------|--------|-------|-----------|-------|
| 計 | 101,000 | 100.0 | 97,600 | 100.0 | 1,005,000 | 100.0 |
|---|---------|-------|--------|-------|-----------|-------|

車輛及運轉關係従業員の總従業員數に對する比率は三ヶ年を通じて殆んど變動なく、運輸關係及線路關係従業員の比率は幾分増加し通信關係、調度關係、「其他」の従業員の比率は減少して居る。大體に於て比率の減少は事務員又は之に類似の職員の最も多い職務に於て著しいのであるが、此の現像は前にも述べた通り管理機關の縮少と近年非生産的勞働力の縮少策が講ぜられた結果とに外ならないのである。

次に鐵道従業員の性別及成年と未成年との割合は近年著しく固定し従業員總數(日雇勞働者を除く)の内男子は最近二ヶ年に於て九割一分三厘を占め其の内成年者は一九二五—二六年度の八割九分七厘に對し一九二六—二七年度には八割九分六厘を示し残りが未成年者である。女子は八分七厘で其の内八分五厘が成年者で二厘が未成年者である。女子の大部分は鐵道管理部門内の通信關係及「其他」の部に勤務し車輛及運轉關係、線路關係及運輸關係の部に勤務する者は極めて少數である。

## 第二章 勞 銀

一九二六—二七年度に於ける營業費支辨に依る従業員一ヶ月平均収入は六十八チエルウオネツ留九十八哥にして前年度に比し十一割一分三厘の増加となつて居るが前々年度の増加率(十三割九分三厘)に比すれば著しく低下

して居る。

勞銀の著しく増加したのは通信關係(二割九厘増)、調度關係(一割九分五厘)、増線路關係(一割七分二厘)及運輸關係(一割三分六厘)にして主要工場(一割一分八厘)之に亞き管理局は七分一厘、機關區は五分一厘の増加に過ぎないのである。

一九二六—二七年度に於て月收額の最高は鐵道管理局にして従業員一人當平均月額は九十五留六十二哥(チエルウオネツ留)である。之に亞くものは主要工場の八十三留十九哥、通信部の七十留九十二哥、運輸部の六十一留七十哥、調度部の五十九留十七哥にして最低は線路部の五十三留三十五哥である。

勞銀組織の内最高を占むるものは時間拂勞銀であつて一人當平均額六十八留九十八哥に當り勞銀總額の四割二分を占めて居る。出來高拂は二割一分六厘、時間出來高拂(勞銀率及走行料に依る)は一割五分四厘、職務給は三分九厘、各種賞與は三分一厘、時間外勞働手當は一厘、定期休暇中の勞銀四分二厘、其の他各種手當は八分八厘である。

一九二六—二七年度に於ける平均勞銀は鐵道に依り異なつて居るが、最高は極東及西伯利の諸鐵道であつてザバイカル鐵道は五十九留二十三哥烏蘇里鐵道は五十三留五十六哥、トムスク鐵道は四十四留八十九哥、オムスク鐵道は四十二留八十一哥である。最低はスイズラン・ウヤジマ鐵道の三十四留三十七哥、モスコイ・クルスク鐵道の三十四留七十三哥及中央亞細亞鐵道の三十四留八十九哥である。



### 第三章 死傷者

一九二三—二四年度に於ける死傷者數は一萬五千三百十八人であつたが、一九二六—二七年度には七萬九百四十一人に激増して居る。死傷者の大多數は鐵道勤務の特種性に基因したものでなく列車運轉の際生じた死傷者は僅かに四千八百六十六人に過ぎずして残り六萬六千七十五人は運轉とは何等の關係なく其の過半數は工場で起つたものである。死傷者の九割九分以上は負傷又は不具の程度に止まり死者は一分に足らないのであるが、運轉の際に於ける死傷を個々に付て見るときは約一割の死亡率を示して居る。

### 第四章 運輸従業員社會保險

#### 第一節 社會保險の目的

運輸従業員社會保險制度は従業員の疾病、負傷、生産、廢疾、老衰、死亡、失業其の他勞働力喪失の場合に直接勞働者又は其の家族を救済し彼等の生活の安全を保證し其の不安を免除すると共に國民の健康を保全して福祉の増進を圖り延いて産業の發達を助長するの目的を以て一九二二年六月以來實施せられたるものにして其の特徴とする所は、(一)保險料金が全部雇傭主の負擔なること、(二)一時的勞働不能期間に對し勞銀全額の手當を給與

すること、(三)社會保險機關が被保險者に依り經營管掌せらるゝこと等である。

#### 第二節 保險金の支給

##### 第一款 一時的勞働不能に對する保險金

之は疾病、負傷、妊娠、分娩、檢疫、隔離、家族の看護等に依り或る期間勞働に従事すること能はざる場合に支給する扶助金であつて業務上の事由に因るものたと否とを問はず其の勞働不能期間に對し被保險者從來の實收賃金と同額の手當金を支給することになつて居る。然し本制度實施當時に於ては保險金庫が貨幣價値の變動に因る差額を計算しなかつた爲被保險者は實際の勞銀よりも低額の手當金の支給を受けて居た。其の後に至り社會保險中央管理部に於ては扶助金の最大限度を日額五留、月額百五十留と定め此の範圍内に於て勞働者の休業に對し勞銀を支給することにした故に被保險者の勞銀が此の限度を越ゆる場合には其の収入が減少する譯である。

##### 第二款 廢疾者に對する保險金

之は職務に依る廢疾者及扶養者を失ひたる家族に支給する扶助金である。現行規定に依れば廢疾者は其の勞働能力喪失の程度に依り醫療鑑定局の規定に依り六種に分類せられ保險倉庫は第一種乃至第三種に對してのみ廢疾恩給を支給するのである。(編者註 第四種乃至第六種に對しては仕事を提供し或は廢疾生産組合又は生産消費組合に加入せしめ其の生活の安全を圖るのである。)而して其の恩給額は種別及地方別に依り異なり第一種の者は



最高の恩給を受け莫斯科に於けるものは現在三十留で最近更に増額される模様である。第二種は第一種の三分の二、第三種は第一種の二分の一と定められて居る。扶養者を失ひたる家族に對するものは労働不能者三人以上を有する家族に對しては廢疾者第一種恩給額の三分の二、同一人以上を有する家族に對しては同二分の一、同一人を有する家族に對しては同三分の一を支給されるのである。

現在運輸従業員保險金庫は十萬人に對し恩給を支給して居るが此の内四割は廢疾者第一種乃至第三種に屬するもので六割が疾養者を失ひたる家族である。又廢疾者の内九分は第一種六割四分は第二種、二割七分は第三種である。

尙廢疾者に對しては之が救助機關として廢疾者は其の希望に依り恩給の支給に代へ之を收容所に收容し得ることになつて居る。

### 第三款 失業保險金

失業扶助金の支給を受くべき失業者は二種に區分されて居る。第一種は特種技能を有する労働者及事務員であつて勤務年數に關係なく扶助金の支給を受くる権利を有して居る。第二種は第一種以外の労働者及事務員であつて労働者は一年以上、事務員は三年以上勤務の者に限られて居る。前二種類共扶助金の支給を受けんとする場合には第一種の者は失業後四週間以内又第二種の者は二週間以内に労働仲介局に登録を要するのである。

扶助金額は場所に依り一樣でないが平均して第一種に對するものは月額九留、第二種は六留である。

### 第四款 老衰に對する保險金

之は退職當時六十歳にして在職年限二十五年以上の男子及退職當時五十五歳にして在職年限二十年以上の女子に對し交給する恩給であつて労働能力の如何を問はず從來の勞銀の半額を支給することになつて居るが、若し受恩給者が労働に依り勞銀を得るか又は他の收入を有する場合には恩給の支給を一時中止し又は全然停止することが出来るのである。

老衰者は其の希望あるときは恩給を支給する代りに之を養老院又は其の他の機關に收容することが出来る。

上述の老衰保險制度は一九二九年四月十五日から實施されたものであつて之が適用を受くる者は一九二九年一月以後に於て退職した者に限るのである。

## 第五章 鐵道従業員失業狀況

### 第一節 失業者數の移動

一九二三年乃至一九二八年に於ける失業者數は左の通りである。(單位千人)



| 年次    | 失業者    |               |        | 就業者    |        |        |
|-------|--------|---------------|--------|--------|--------|--------|
|       | 一月一日現在 | 四月一日現在        | 七月一日現在 | 一月一日現在 | 四月一日現在 | 七月一日現在 |
| 一九二三年 | 一四・五   | 一五・二          | 一五・一   | —      | —      | —      |
| 一九二四年 | 四〇・一   | 五七・五          | 四九・二   | 七五四・四  | 七四六・五  | 七七〇・七  |
| 一九二五年 | 七〇・九   | 七四・五          | 五八・五   | 七五三・五  | 七八五・四  | 八〇四・一  |
| 一九二六年 | 四四・一   | 四七・〇          | 四九・九   | 八九七・八  | 九三九・五  | 九六二・七  |
| 一九二七年 | 九九・六   | 九五・五          | 七八・九   | 九三六・三  | 九六二・二  | 七八二・三  |
| 一九二八年 | 一四七・〇  | 一六一・六<br>(豫想) | —      | 九〇六・二  | 九〇九・三  | —      |

失業者数は五ヶ年を通じて其の増減は區々であるが異年度の同月を比較して見ると失業者は漸次増加して居る。只一九二六年一月一日から七月一日迄の間に於て失業者が前年度よりも反つて減少して居るが之は前年同月に比し失業者が特に増加した爲失業者の減少を來したのである。

前表を精細に検討して見ると失業者数の變動には季節の影響あることがよく判る。即ち十月から三月迄(冬季)は失業者が増し四月から九月迄(夏季)は失業者が減じて居る。尤も一九二六年四月から九月迄の期間に於ては反つて失業者が増加して居るが之は從來四月乃至九月に於て就業者が激減するを常として居たものが一九二六年同月に於ては就業者に殆んど變りがなかつた爲である。

次に失業者数と就業者数とは何れも増加しては居るが其の増加歩合は全然異なり、一九二四年一月一日から一九二八年一月一日迄の期間に於ては就業者は十四萬八千五百人(一割九分七厘)を増して居るのに失業者は十萬六千九百人(二十六割六分)を増して居る。就業者と失業者の増加歩合が非常に相違した結果として就業者数と失業者数との比率に變動を來たし、一九二四年一月一日現在に於ける鐵道從業員同盟部員の失業歩合は五分一厘であつたものが一九二八年一月一日現在では一割三分に増加して居る。

第二節 失業者内譯

一九二五年及一九二七年の失業者名簿に依る失業者の内譯は左の通りである。

| 職名                | 就業者總數に對する<br>就業歩合 | 一九二七年の失業者<br>總數に對する失業歩<br>合 | 一九二五年の失業者<br>總數に對する失業歩<br>合 |
|-------------------|-------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| 一、線路修繕工夫          | 九・三               | —                           | 二七・四                        |
| 二、入夫              | 四・九               | —                           | 一三・九                        |
| 三、小者(小使、番人)       | 五・一               | —                           | 七・七                         |
| 四、事務員、編纂係、簿記係、庶務係 | 二・六               | —                           | 七・四                         |
| 五、貨物車掌、旅客車掌       | 六・八               | —                           | 四・〇                         |







態の最も深刻なる職務関係の者なるが爲である。

### 第四節 失業の原因

失業に季節の影響あることは曩に述べた通りであるが一九二七年の失業者名簿の資料たる失業原因別失業者内訳表を見れば一層正確に且詳細に其の關係を知ることが出来る。

| 性別 | 失業原因に依る失業者總數に對する失業者内譯 (%) |       |            |      |       |      |     |      |          |     |     |
|----|---------------------------|-------|------------|------|-------|------|-----|------|----------|-----|-----|
|    | 定員の減少                     | 企業の閉鎖 | 季節及雇傭期間の終了 | 長期疾病 | 本人の希望 | 職務怠慢 | 判決  | 兵役召集 | 労働監督部の決議 | 合理化 | その他 |
| 男子 | 四三・四                      | 一・九   | 四一・一       | 一・五  | 五・七   | 〇・八  | 〇・一 | 〇・四  | 〇・一      | 〇・四 | 四・六 |
| 女子 | 六一・〇                      | 二・六   | 二四・五       | 一・六  | 六・八   | 〇・二  | —   | —    | —        | 一・四 | 一・九 |
| 合計 | 四七・八                      | 二・一   | 三六・九       | 一・五  | 六・〇   | 〇・七  | 〇・一 | 〇・三  | —        | 〇・七 | 三・九 |

前表に依れば失業者總數の殆んど大半(四割七分八厘)の失業原因は定員の減少で失業者總數の三分の一(三割六分九厘)は季節及雇傭期間の終了が其の原因となつて居る。此の二つの原因を合すると男子(八割四分五厘)及女子(八割五分五厘)の失業歩合は殆んど同様である。乍然其の原因の内譯は同様でなく男子に在りては定員の減

少と季節及雇傭期間の終了に因る失業歩合は殆んど同様(前者は四割三分四厘、後者は四割一分一厘)であるが女子に在りては定員の減少に因る失業者が季節及雇傭期間の終了に因る失業者よりも二倍半多くなつて居る。(前者は六割一分、後者は二割四分五厘)

### 第六章 文化機關

文化機關には國家に於て其の經營及指導に任ずる社會主義教育學校、職業補修學校、政策教育學校の如きものと鐵道従業員同盟に於て之が經營指導に任ずる圖書館、俱樂部、車内活動寫眞、讀書室等の如きものと二種がある。一九二六年四月一日現在に依れば俱樂部六百九十四、俱樂部員二十五萬二千五百三十人、圖書館六百三十に達して居る。

鐵道學校入學志望者は五年制又は七年制小學校に於て普通教育を受けたる者にして年齢は修業年限三ヶ年の學校に在りては十四歳乃至十五歳又修業年限二ヶ年の學校に在りては十五歳乃至十六歳と定められて居るが特種の學校では年齢を十六歳乃至十七歳と定めて居る。

職業學校及技術學校入學志望者は二級制勞働學校の一級終了者にして身體健全なる者たることを要する。職業學校では十四歳以上二十歳未満の者に限り又技術學校では十五歳以上二十歳未満の者に限り採用することになつて居る。職業校學又は技術學校へ入學する實習生は二十五歳迄であつて二十五歳以上の者は入學が出来ないので



ある。

入學者の年齢は上述の通りであるが特別の事情あるときは教育調と職業組合とで協議の上制限年齢以上の者と雖入學を許すともになつて居る。

一九二六年五月一日現在に於ける各種學校數及在學生數は左の通りである。

| 學校名      | 個數    | 生徒數     |
|----------|-------|---------|
| 社會主義教育學校 | 二、四三九 | 五一〇、五五五 |
| 職業補修學校   | 六四九   | 三九、六〇三  |
| 政策教育學校   | 一、四四八 | 三一、三二九  |

## 第六編 財政

### 第一章 戦前の財政概況

戦前に於ける財政状態は比較的良好にして固定資本に對する純収入歩合は一八九九年乃至一九〇四年に於ては四分五厘、一九〇五年乃至一九〇八年に於ては三分八厘、一九〇九年乃至一九一三年に於ては更に増加し一九一二年には七分、一九一三年には六分三厘に達した。

然かも布度露里當平均賃率は、一八八七年に140哥なりしものが、一九一三年には148哥即ち一割七分減となりたるにも拘らず純収入は反つて増加し之に依りて營業費は勿論固定資本及鐵道改良資金の利息及償却に要する費用をも支辨したる一事は特筆するの要がある。

尙改良費としては一九〇八年には十億一千萬留を支出したが一八九九年乃至一九〇七年には國有鐵道のみにて十五億二千四百萬留を支出し、一九一〇年乃至一九一二年に於ては年々二億三千三百萬留即ち一露里當三千七百四十留の改良費を支出して居たのである。

一八九九年乃至一九一三年に於ける營業成績を示せば左の如くである。



| 年 度  | 總營業<br>(延<br>長<br>業<br>料) | 固定資本<br>(單位百萬留) | 總收入<br>(單位千留) | 營業費<br>(單位千留) | 純收入<br>(單位千留) | 元本消却基金<br>(固定資本の<br>一・七五%)<br>(單位千留) |
|------|---------------------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|--------------------------------------|
| 一八八九 | 四八、一八四                    | 四、二六七           | 五二〇、四九一       | 三三一、八八四       | 一八八、六〇一       | 七四、六七〇                               |
| 一九〇〇 | 四八、五六五                    | 四、四三五           | 五八〇、五七一       | 三八三、二三五       | 一九七、三三六       | 七七、六〇〇                               |
| 一九〇一 | 五、四六四                     | 四、七二二           | 五九六、八〇二       | 四一六、〇八七       | 一八〇、七一五       | 八二、四〇〇                               |
| 一九〇二 | 五、五五五                     | 四、九三二           | 六二二、九一五       | 四三四、七九一       | 一八八、一二四       | 八六、二九〇                               |
| 一九〇三 | 五三、〇九一                    | 五、一九九           | 六七九、三四五       | 四五八、五三七       | 二二〇、八二八       | 九〇、九八〇                               |
| 一九〇四 | 五四、二八〇                    | 五、二五九           | 七〇、七五四        | 四九三、六三九       | 二一七、二一五       | 九二、〇〇〇                               |
| 一九〇五 | 五五、六〇二                    | 五、三四〇           | 七二四、六七六       | 五五五、五四六       | 一五九、一三〇       | 九三、四五〇                               |
| 一九〇六 | 五八、五六八                    | 五、四七六           | 七九七、六七六       | 六五五、六七八       | 一四一、九九八       | 九五、八三〇                               |
| 一九〇七 | 五九、六四三                    | 五、六〇二           | 八二九、四九五       | 六七七、六六〇       | 一五一、八三五       | 九八、〇〇〇                               |
| 一九〇八 | 五九、九九九                    | 五、七四四           | 八二八、六九四       | 六六八、九二七       | 一五九、七六七       | 一〇〇、五二〇                              |
| 一九〇九 | 六〇、四八〇                    | 五、八五〇           | 九〇三、〇七二       | 六六〇、八〇四       | 二四三、二六八       | 一〇二、七二〇                              |
| 一九一〇 | 六〇、七三九                    | 五、九二五           | 九六九、二二九       | 六五一、一八六       | 三二七、九四三       | 一〇三、六八〇                              |
| 一九一一 | 六二、三三二                    | 六、一九七           | 一〇五三、七三二      | 六五六、八〇五       | 三九六、九二六       | 一〇八、四四〇                              |
| 一九一二 | 六二、八七五                    | 六、三九一           | 一一四、六二八       | 六九〇、一九〇       | 四四四、四三八       | 一一一、八四〇                              |

|      |        |       |         |         |         |         |
|------|--------|-------|---------|---------|---------|---------|
| 一九一三 | 六三、八三〇 | 七、五九一 | 一七五、八三三 | 六九五、七六一 | 四八〇、〇七二 | 一三三、八四〇 |
|------|--------|-------|---------|---------|---------|---------|

| 年 度  | 資本<br>拂入<br>額<br>(單位千留) | 營業<br>成績<br>(單位千留) | 營業係數    | 固定資本に對<br>する純收入歩<br>合 |
|------|-------------------------|--------------------|---------|-----------------------|
| 一八九八 | 一八二、五九一                 | 六、〇六六              | 一三、九三七  | 四・五〇                  |
| 一八九九 | 一九三、二六                  | 四、二〇〇              | 二一、七二六  | 四・五五                  |
| 一九〇〇 | 二一〇、四三三                 | 二九、六八八             | 九、八二五六  | 四・〇〇                  |
| 一九〇一 | 二二四、〇五〇                 | 三五、九二七             | 一〇、八三六  | 四・〇五                  |
| 一九〇二 | 二三四、六三三                 | 一三、八〇四             | 一七、九二〇  | 四・四五                  |
| 一九〇三 | 二四〇、二二二                 | 二二、〇九七             | 一五、〇八五  | 四・四四                  |
| 一九〇四 | 二四八、一五七                 | 八五、〇八八             | 六五、六八〇  | 三・八六                  |
| 一九〇五 | 二五九、四三四                 | 二七、四三六             | 四六、一六八  | 三・六四                  |
| 一九〇六 | 二七四、三八四                 | 二二、五四九             | 五三、八〇五  | 三・二六                  |
| 一九〇七 | 二七六、〇七六                 | 一一、三〇九             | 五九、二四七  | 三・一四                  |
| 一九〇八 | 二四六、八五〇                 | 四、五八二              | 一三九、五三八 | 四・三六                  |



|                  |        |   |         |   |        |       |      |
|------------------|--------|---|---------|---|--------|-------|------|
| 一<br>九<br>一<br>〇 | 二五、一三九 | + | 六四、八〇四  | + | 二四、二六三 | 六七・一九 | 五・五四 |
| 一<br>九<br>一<br>一 | 二六、六七七 | + | 一三五、二五五 | + | 二八、四八六 | 五三・六四 | 六・五四 |
| 一<br>九<br>一<br>二 | 二七、五六五 | + | 一七一、八七三 | + | 三三、五九八 | 六〇・八三 | 七・〇七 |
| 一<br>九<br>一<br>三 | 二七、六九三 | + | 二〇、三七九  | + | 三四七、三三 | 五九・二七 | 六・三二 |

### 第二章 最近の財政狀況

近年に於ける財政状態は餘り良好でない。一九二三年乃至一九二七年に於ける布度露里當收入を見るに、一九一三年に對し一九二三—二四年度及一九二四—二五年度は六割六分、一九二五—二六年度は六割二分、一九二六—二七年度は七割一分に過ぎざるに營業費は一九二三—二四年度は十割七分、一九二五—二六年度は十割、一九二五—二六年度は九割三分、一九二六—二七年度は九割八分に達し、純收入は一九二三—二四年度は二分、一九二四—二五年度は九分、一九二五—二六年度は一分七分に過ぎず。固定資本に對する純收入歩合は一九二三—二四年度は一厘、一九二四—二五年度は一分七厘、一九二五—二六年度は一分六厘に過ぎざる有様である。一九二三—二四年度乃至一九二六—二七年度の營業成績を示せば左の通りである。

| 年 度     | 營 業 延 長 料 | 固 定 資 本<br>(百 萬 留 位) | 總 收 入<br>(千 單 留 位) | 營 業 費<br>(千 單 留 位) | 純 收 入<br>(千 單 留 位) | 元 本 償 却 基 金<br>(固 定 資 本 の 七 五 〇 〇 分 一 〇 〇 分 留 位) | 營 業 成 績<br>(千 單 留 位) | 營 業 係 數 | 固 定 資 本 に 對 する 純 收 入 歩 合 |
|---------|-----------|----------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--|----------------------|---------|--------------------------|
| 一九二三—二四 | 六八、〇〇五    | 四、三九八                | 三九二、九三七            | 三六七、八八三            | 五、〇五五              | 七五、八八五(一)七〇、八二〇                                  | 一五、六〇〇               | 九六・七二   | 七・二                      |
| 一九二四—二五 | 六六、六〇四    | 四、三三二                | 五四一、一二三            | 四五五、一九九            | 八五、九二四             | 七四、〇三三(一)二、八六二                                   | 一五、六〇〇               | 八四・〇〇   | 一・七                      |
| 一九二五—二六 | 六六、七九五    | 三、六〇〇                | 六八〇、〇〇〇            | 六〇〇、〇〇〇            | 八〇、〇〇〇             | 六四、四〇〇   | 一五、六〇〇               | 八八・三三   | 一・六                      |

尙改良費に付て見るに一九〇八年には總額一億五千八百萬留(一露里當二千六百三十三留)、一九〇九年には二億五千四百萬留(一露里當二千五百六十六留)、一九一〇年には二億九百萬留(一露里當三千四百五十九留)、一九一一年には二億五千六百萬留(一露里當五千七百二十一留)、一九一二年には二億三千三百萬留(一露里當三千八百八十二留)の改良費が支出されて居たが、一九二三—二四年度には僅かに三千七百七十萬留(一露里當四百六十七留)、一九二四—二五年度に三千七百七十萬留(一露里當五百六十五留)、一九二五—二六年度には九千五百五十萬留(一露里當千三百三十八留)、一九二六—二七年度には一億三千九百萬留(一露里當千九百三十六留)の支出ありたるに過ぎない。

一九二六—二七年度に於ける運輸收入豫算は十六億三千萬留であつたが、實收入は十五億一千四百萬留にして其の收入不足額に對しては、一般國家豫算より之を填補するの已むなきに至つたのである。此の減收の原因は、



豫算編成當時に於ける収入見積の妥當ならざることである。例へば旅客収入並急行便及特別便貨物収入は、其の豫定と実績との間に一億三千五百七十萬留の開きを生じて居る。其の他の分を合すれば豫定収入に對し実績の減少せるもの總額一億五千三百萬留に達し、只普通便貨物収入が豫定に比し三千六百五十萬留の増收ありたるに過ぎないのである。

右の如く豫定収入に對する不足額は一億一千七百萬留に達したのであるが、之は主として収入見積の杜撰に歸すべきものである。而して一九二六―二七年度に於ける一般國家豫算に、前述の運輸収入不足額を填補すべき財源を見出し得なかつたならば、鐵道の財政は大なる支障に當面すべきであつた。然し一方より考ふるときは、此の減收の原因を収入見積の杜撰のみ歸するのは妥當でない。何となれば収入見積に大なる支障を與へて居るのは所謂鐵道自用貨物なることに注意を拂はねばならぬからである。此の鐵道自用貨物は、一九二六―二七年度の豫算に於ては普通便貨物延噸料の一割四分五厘と見積られて居たのであつたが実績は一割六分四厘に上り二分の増加を來たしたのである。若し此の歩合を金額に換算するときは、之が収入に及ぼすべき影響は二千萬留以上に達するであらう。

右の如く實収入が豫定収入に達せざりし爲鐵道及他運輸機關に對する支出に對しては總額四千四百萬留の節約を行つたが前年度の缺損四千六百三十萬留を之に依り填補したるが爲交通人民委員部の支出は結局豫算額に對し二百三十萬留の超過となつた譯である。鐵道の支出に付ては三千九百萬留の緊縮を行ふた結果減收にも拘らず財

政計畫は缺損なく實施され六百萬の剩餘をさえ生じたのである。

元來運輸企業は他の企業全體に匹敵すべき巨額の資本を擁しながら近年投資額に於て後者に比し著しく劣つて居る。他の企業に在りては一九二五―二六年度に於て早くも復興を終り翌年度より再建に著手し新なる建設期に入つたのであるが、運輸企業に在りては當面の輸送には支障なしとは云へ、財政難及其の要求に係る註文を他の工業が消化し得ざる爲著しく立ち遅れの状態に在るのである。茲に於てソヴィエト聯邦當局に於ても運輸企業の根本的改造及合理化を實施し輸送費の低下を計ると共に運輸企業内部の充實を圖ることの必要を痛感し第十五回黨大會の決議に基く工業化プログラムの一部たる運輸五ヶ年計畫（一九二八―一九三二―一九三三年）を樹立し以て運輸企業の發展を計るべく大に努力して居る。

五ヶ年計畫に依れば鐵道の改良費として約四十億留、其他の交通機關（道路、運河、海運）及鐵道新線の建設費として三十五億留を支出する豫定である。而して鐵道改良費四十億留の内其の三割三分は車輛費、二割三分は線路費に充つることになつて居る。

尙五ヶ年計畫では機關車三千輛以上、客貨車二十萬輛以上を新造することになつて居るが、人民委員會議の決定に依る一九二九―三〇年度に於ける鐵道投下資本は五億九千萬留である。一方當該年度に於ける豫定益金は九億留以上にして之より右投下資本を差引きたる殘額三億留以上は、財務人民委員部及人民委員會議に依り、鐵道以外の運輸企業の經費及法令に依り國家豫算より支出を受くべく定められたる新鐵道建設費に振り向くることに



なつて居る。

鐵道以外の運輸機關に對する國庫よりの補助金(新鐵道建設費を含む)は四億留となつて居る。

新鐵道の建設に關しては、五ヶ年計畫に依れば延長二萬三千籽、建設費二十億留、内一萬七千籽を開業せしむる豫定になつて居る。然るに一九二八—二九年度豫算に於ては、最初僅に一億二千七百萬留に査定せられ、其の後工業化の進展に鑑み之を一億七千萬割に増額したのであつたが、一九二九—三〇年度に於ては二億六千五百萬留と決定されて居る。建設線延長は、トルキスタン—西伯利鐵道を含み三千五百七十五籽にして、右の外一九二九—三〇年度に於ける建設著手線は五千八百八十一籽であつて、當該年度に於ける工事總延長は八千七百五十籽である。

然し目下の財政狀態より見て此の計畫が如何なる程度の實現を見るべきやは疑なき能はざるも、兎に角一九二七—二八年度に於ける鐵道の業績は一九一三年に比し二割八分の増加を見、五ヶ年計畫の初年度たる一九二八—二九年度に於ける總収入は二十億六千三百三十萬留(總支出額は十六億三千萬留)に達し營業係數は七九・五%なりしものが一九二八—二九年度に於ては六九・三%に低下し居る點より考ふるときは五ヶ年計畫實現の曉には鐵道の業績は大に見るべきものあるに至るであらう。

## 第三章 豫 算

### 第一節 豫算編成手續

ソヴィエト聯邦の鐵道は全部國有であつて、之が經營に要する費用は、國家豫算の負擔となり居る爲其の會計組織は革命前とは著しく其の趣を異にして居る。元來鐵道豫算は國家豫算の一部であるから之が編成及實施に付ては、國家豫算に對する一般手續及諸規則に準據せねばならぬのであるが、種々なる事情に依り一般手續に依るを得ざる場合もあるので、鐵道では其の収入を以て支出に充當し且豫算超過の収入金をも支出に振り當つることが出来ることになつて居る。

鐵道豫算は一九二三年八月二十一日附豫算規則及同年九月十一日附國民執政會議の告示に依り、地方鐵道管理局に於て當該地方經濟機關よりの資料に基き、翌豫算年度に於ける旅客、手荷物、貨物の輸送量及其の走行料を算定し、次に輸送量と密接な關係を有する車輛走行料を算定するのである。鐵道管理局に於ては之を審査したる後、交通人民委員部に提出し、同委員部に於ては、鐵道運輸中央管理局をして豫め之を審査せしめたる後、更に財政検査委員會をして詳細に審査せしむるのである。各鐵道管理局の資料に基き作成したる輸送量、車輛走行料及總収入一覽表は國家計畫局に於て前年度の資料に基き算定せる輸送量及總収入額並車輛走行料を参照し之が査



定を行ふのである。

右の査定案は之を地方鐵道管理局に返付し同管理局に於ては、國家計畫局の査定案に基き輸送に直接關係ある經費を算定し、輸送に直接關係なき經費即ち線路及建造物の修理、保存並鐵道及車輛の建造に關するものは純然たる技術的豫想に基き之を算定するのである。

之と同時に鐵道運輸中央管理局に於ては、運輸計畫局及國家計畫部の作成せる綱領に基き鐵道管理局に對し支出豫算編成方針を傳達することになつて居る。

收入豫算案を編成する場合には、普通百列車露里、百機關車露里、千車輛露里、一萬布度露里、布度露里又は旅客露里及各種目相互間の比率等の如き査定標準を用ひて居るが、各種目相互間の比率の内最も多く用ふるものは、機關車走行距離と列車走行距離との比率、旅客收入と手荷物收入との比率、貨物收入と附帶料金收入との比率、總支出と勞銀、燃料及金屬費との比率、總支出と輸送に直接關係ある經費共又は直接關係なき經費との比率である。

右の如く鐵道管理局に於て作成したる支出豫算案は收入豫算案と同様の手續を以て、中央機關の審査を受くるのである。收支共査定案は他の運輸機關即ち水運、海運及道路運送の分と一括し之を財務人民委員部に提出するのである。財務人民委員部に於ては、他の國家豫算と一括して査定を加へるのであるが、歳出に關しては交通人民委員部と財務人民委員部との間に屢々意見の杆格を來たし、當該年度に入るも未だ豫算の決定を見ることが

あるのである。従つて之が對策として一九二三年八月二十一日附の豫算規則を以て、豫算の實施は豫算年度に依らず、別に月々の豫算を編成し之を實施することとしたが、斯くの如く單に一ヶ月の豫算に依ることは、堅實なる方法と云はれないので、四分の一期(三ヶ月)毎に同様の方法を以て見積を立て之に基き月々の支出表を作成し財務人民委員部の承認を求め、同委員部に於ては他の國家豫算の月々の支出表と一括して國防勞働會議の諮詢を受けるのである。若し交通人民委員部と財務人民委員部との間に支出の細目に關し紛議を生じたときは國防勞働會議で之を決定することになつて居る。

交通人民委員部は、支出豫算の決定に先ち運輸豫算の四割以上を占むる勞銀に對し、勞働報酬問題を司る勞働調製局の同意を得ねばならない。又燃料に關しては鐵道運輸中央管理局材料課に於て機關車走行料其他に依り品種別に當該月の所要量を豫定するのである。金屬材料は交通人民委員部と最高國民經濟會議との契約に基き共同購入と各鐵道管理局に於ける購入との二つに區分せられ、前者に屬するものは軌條及附屬品、電線、鋼板、機關車部分品、車輛其他の加工材料であつて、後者に屬するものは鑄鐵、鐵條、鋼材及銅、錫、鉛等である。而して兩者共立が購入に際し其の價格の一割五分を前拂することになつて居る。

支出豫算は大體之を輸送に直接關係あるものと直接關係なきものとに區分し、夫々査定標準を以て見積るのであるが、前者に屬するものは直接に運送量と關係を有するもので列車及機關車運轉費、停車場費、輸送關係執業費、荷物積卸費、車輛應急修理費、機關車及客車燃料費等であるが、一九一三年に於ける輸送關係費の内譯は勞



銀五割、燃料三割七分五厘、金属材料を含む諸材料費一割二分五厘である。而して右諸材料費一割二分五厘の内約半分が金属材料とすれば輸送関係費の九割三分は勞銀燃料費及金属材料とすれば、輸送関係費の九割三分は勞銀、燃料費及金属材料費が占むることになるのである。此の状態は現在も同様と見て差支ないのである。輸送関係費の見積は前述の如く査定標準に依り豫定輸送量、列車、機關車及車輛走行距離等に依り推定されるのであつて、非輸送関係費即ち前記以外の諸經費は通常鐵道各別の一露里又は一料當の査定標準を用ひ之を營業露里又は料に乗じ算出するを原則として居る。

### 第二節 一九二九—三〇年度運輸豫算概要

一九二九—三〇年度に於ける運輸企業の總收入豫算は二十七億四千六百萬留にして、其の内鐵道收入豫算は二十五億六千八百六十萬留である。總支出豫算は三十一億三千五百萬留、其の内各運輸企業の營業費總額は十八億九千六百六十萬留、更に其の内譯たる鐵道營業費は十六億五千七百五十萬留である。

運輸企業全體に對する投下資本額は十二億六千三百四十萬留にして其の内鐵道改良費は五億七千八百萬留、新線建設費二億六千五百四十萬留である。

投下資本額は前年度(七億留)に比すれば著しく増加して居るが、尙且運輸經濟の要求に應じ得べきものとは云ひ難く運輸經濟に對する資本投下は依然として他の企業に對する夫れに及ばないことは次の數字に徴するも明らかである。即ち他の企業に對する資本投下額は前年度の十六億六千七百十萬留より一躍して本年度は二十九億六千二百四十萬留に上り約八割の激増を示せるに對し、運輸企業に對するものは前年度の六億四千六百三十萬留より十億七千九百八十萬留に増加せられ其の増率は六割七分一厘に止まつて居る。更に鐵道に付て云へば其の資本投下額は前年度の三億九千六百七十萬留に對し本年度は五億七千八百萬留、即ち四割三分の増加に過ぎないのである。



附  
錄



# 附 録

## 一、水 運

### (一) 國內水路延長

ソヴィエト聯邦は水路の豊富なる點に於ては世界第一である。水路總延長は三十三萬五千料にして其の内可航水路は九萬九千料、流送水路は十七萬六千料に達して居る。運河は僅かに三千九百料にして可航水路延長の四分五厘に過ぎない。

主なる河川及運河は左の通りである。

| 河 川 名  | 全 長 (料) | 可 航 日 數  |
|--------|---------|----------|
| 一、ウオルガ | 三、七四六   | 一九五乃至二五〇 |
| 二、カマ   | 二、〇〇〇   | 約 一七五    |



|      |    |
|------|----|
| 三、オ  | カ  |
| 四、ウ  | ラ  |
| 五、ネ  | ヴ  |
| 六、ウ  | オル |
| 七、北  | ドウ |
| 八、ス  | ホ  |
| 九、ウ  | イチ |
| 十、ペ  | チ  |
| 十一、オ | ビ  |
| 十二、イ | ル  |
| 十三、エ | ニ  |
| 十四、レ | ナ  |
| 十五、セ | レン |
| 十六、ア | ム  |
| 十七、ア | ム  |
| 十八、ド | ン  |
| 十九、ク | バ  |

|       |   |          |
|-------|---|----------|
| 一、四六五 | 約 | 二〇〇      |
| 二、四七〇 | 〃 | 二〇〇      |
| 七五    | 〃 | 二〇〇乃至二二〇 |
| 二二一   | 〃 | 二〇〇      |
| 七四九   | 〃 | 一八〇      |
| 五六〇   | 〃 | 一八〇      |
| 一、一四〇 | 〃 | 一六〇      |
| 一、七〇〇 | 〃 | 一五〇      |
| 三、七〇〇 | 〃 | 一七五      |
| 三、七七〇 | 〃 | 一七五      |
| 四、七〇〇 | 〃 | 一六〇      |
| 四、七〇〇 | 〃 | 一六〇      |
| 四一八   | 〃 | 一五〇      |
| 二、八九〇 | 〃 | 一六五      |
| 二、九七七 | 〃 | 二一〇乃至二七〇 |
| 一、九八〇 | 〃 | 二三〇乃至二九〇 |
| 九〇〇   | 〃 | 十ヶ月半     |

運河

一、マリンスカヤ系

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 二十、ド  | ネ | プル |
| 二十一、南 | ブ | グ  |
| 二十二、ベ | レ | ヂ  |

|       |          |
|-------|----------|
| 二、二五〇 | 二五〇乃至二八〇 |
| 八四五   | 二七〇      |
| 五八五   | 二五〇      |

全長千百九十三軒内運河三百一十軒五分、水門式河川三百五軒  
 普通河川五百三十二軒、水門四十六個、堤防三十四個を有し長  
 七十四米突六分幅九米突六分、吃水一米突八分の船舶の航行可  
 能である。

二、モスクウオレツカヤ系

三、チフウイスカヤ系

四、ベレデンスカヤ系

五、セーウエロ・ヅウインスカヤ系

附録 水運



- 六、ウイシネウオロツカヤ系
- 七、水門式北ドネツ

全長千三百九十六軒。  
北ドネツ河の下流二百十三軒を水門式とせるものであつて水門及堤防六個を有す。

### (二) 水路状況

水路の技術的一般状況は不良であるが特に甚しいのは基本的水路の水深が非常に浅きこと、浚渫作業の不充分なる點である。ソヴィエト聯邦の基本水路たるウオルガ河の如きはルイビンスク——ニージニー・ノヴゴロツド間の水深は戦前には八チエツウエルチなりしものが現在では六チエツウエルチに又ニージニー・ノヴゴロツド間アストラハン間の水深は戦前には十二チエツウエルチなりしものが十チエツウエルチに減じて居る。水路の警戒標識特に夜間航行上必要な燈臺の如きも亦同様であつて戦前の六割二分に過ぎない有様である。

前述の如く水路の技術的狀態の不良なる主なる原因は財政難の爲水路改善上必要な資金が少い爲である。一九一三年の水路改善費に對する最近數年間の支出歩合を示せば左の通りである。

- 一九二二—二四年 二割二分
- 一九二四—二五年 三割五分
- 一九二五—二六年 五割

- 一九二六—二七年 五割七分
- 一九二七—二八年 六割三分

### (三) 船舶概況

一九二六年に於ける船舶總數は一萬三千四百六十九隻、積載噸數四百三十三萬噸にして船舶の種類別及所有者別に之を示せば左の如くである。

| 所 有 者     | 總 數    | 汽 船   |     | 汽 船 以 外 の 積 載 噸 數 |
|-----------|--------|-------|-----|-------------------|
|           |        | 隻 數   | 馬 力 |                   |
| 國 營 汽 船   | 五、六九三  | 二、〇三二 | 四六五 | 三、一三一             |
| 國家機關及消費組合 | 三、三一   | 七三七   | 五三  | 九六九               |
| 個人企業及個人   | 四、四六三  | 四七六   | 一二  | 二三〇               |
| 計         | 一三、四六九 | 三、二四五 | 五三〇 | 四、三三〇             |

就航船舶數は九千八百二十隻、積載噸數三百五十九萬五千噸にして其の内譯は左の通りである。



| 總數     | 汽船          |             | 船           |             | 汽船以外のもの |       |
|--------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------|-------|
|        | 現在船         | 就航船         | 不就航船        | 現在船         | 就航船     | 不就航船  |
| 一三、四六九 | 隻數<br>(千馬力) | 隻數<br>(千馬力) | 隻數<br>(千馬力) | 隻數<br>(千馬力) | 噸積載數    | 噸積載數  |
| 三、二四五  | 五三〇         | 二、二九〇       | 三七五         | 九五五         | 一〇、三三四  | 四、三三〇 |
|        |             |             |             |             | 噸積載數    | 噸積載數  |
|        |             |             |             |             | 七、五三〇   | 三、三三〇 |
|        |             |             |             |             | 噸積載數    | 噸積載數  |
|        |             |             |             |             | 二、六九四   | 一、二一〇 |

(四) 運輸成績

貨物輸送數量は戰前には四千八百十六萬二千噸に達して居たが歐洲大戰の影響を受け水運は著しく衰退し一九一七年には二千五百萬噸に減し更に一九一八年には八百十萬噸、一九一九年には九百七十萬噸に激減した。一九二二年以來水路運送は漸次活況を呈して來たと云へ鐵道輸送に比すれば格段の相違である。一九二八年に於ける鐵道貨物輸送數量は一億五千六十一萬一千噸にして戰前の十一割三分八厘に達して居るにも拘らず同年度に於ける水路運送貨物數量は三千八百三十三萬一千噸にして戰前の七割九分六厘に過ぎないのである。最近數年間に於ける貨物輸送數量を示せば左の通りである。

| 年 度   | 輸 送 數 量<br>(千噸) | 一九一三年に對する歩合 |       |
|-------|-----------------|-------------|-------|
|       |                 | 噸           | 料     |
| 一九二三年 | 四八、一六二          | 一〇〇・〇       | 一〇〇・〇 |
| 一九二四年 | 一九、五七九          | 四〇・七        | 三〇・一  |
| 一九二五年 | 二四、二九九          | 五〇・五        | 三九・七  |
| 一九二六年 | 三三、一三六          | 六八・八        | 五四・二  |
| 一九二七年 | 三四、七五〇          | 七二・二        | 五五・九  |
| 一九二八年 | 三八、三三一          | 七九・六        | 六一・六  |

輸送貨物の主なるものは穀類、石油、木材等であつて、一九二八年に於ける輸送數量は木材二千七百三萬一千噸、石油四百九十三萬六千七百噸、穀類百二十八萬噸其他三千八百九十九萬四千噸に達して居る。右の内一千八百六十四萬一千二百噸は國營汽船、二千五百二十萬噸は國家機關及消費組合の船舶に依り輸送せられ個人所屬船舶に依る輸送數量は僅かに百五十三萬一千八百噸に過ぎない。又一九二八年に於ける輸送貨物總噸料は二百二十四億五千四百二十萬噸にして其の内國營汽船に依るもの百五十八億七千五百十萬噸、國家機關及消費組合汽船に依るもの六十二億三千六百五十萬噸にして、個人所屬船舶に依るものは僅かに三億四千二百七十萬噸である。



一九二八年度に於ける輸送旅客数は一千九百八十二萬九千人、總人料は二十一億二千四百九十萬人料であつて前年度に比し旅客數に於ては二百六十八萬三千人又人料に於ては二億六千九百萬人料を増して居る。

(五) 對 外 關 係

一九二七—二八年度に於ける總輸出入貨物數量は一千九百四十五萬七千噸にして其の内輸出貨物數量は八百六十七萬八千噸、輸入貨物數量は百三十四萬噸、大沿岸貿易貨物四十三萬八千噸、小沿岸貿易貨物九百萬一千噸である。

海港別の貨物數量を示せば左の通りである。

| 海 港                | 輸 出   |      | 輸 入  |      | 大 沿 岸 貿 易 |     | 小 沿 岸 貿 易 |      | 總 數 量 |     |
|--------------------|-------|------|------|------|-----------|-----|-----------|------|-------|-----|
|                    | 單位千噸  | %    | 單位千噸 | %    | 單位千噸      | %   | 單位千噸      | %    | 單位千噸  | %   |
| 白海及北氷洋             | 一、三〇六 | 七二・五 | 二八三  | 一五・七 | 九         | 〇・五 | 二〇三       | 一一・三 | 一、八〇一 | 一〇〇 |
| 波羅的海<br>(レーニングラード) | 一、七六  | 六八・九 | 四二六  | 二四・三 | 八七        | 五・〇 | 二六        | 一・八  | 一、七〇九 | 一〇〇 |
| 黑海及アゾフ海            | 四、〇七五 | 五九・二 | 四〇五  | 五・九  | 三二        | 三・一 | 二、一九四     | 三・八  | 六、八八五 | 一〇〇 |
| 太平洋                | 二、〇〇五 | 七七・四 | 一四〇  | 五・四  | 一三        | 五・一 | 三三        | 二・一  | 二、五九一 | 一〇〇 |
| 裏海                 | 二四    | 一・八  | 六    | 一・五  | 一         | 一   | 六、六二      | 九六・七 | 六、四七一 | 一〇〇 |

|   |       |      |       |     |     |     |       |      |        |     |
|---|-------|------|-------|-----|-----|-----|-------|------|--------|-----|
| 計 | 八、六七八 | 四四・六 | 一、三四〇 | 六・九 | 四三八 | 二・三 | 九、〇〇一 | 四六・二 | 一九、四五七 | 一〇〇 |
|---|-------|------|-------|-----|-----|-----|-------|------|--------|-----|

前表に依り明かなる如く貨物數量の主位を占むるものは輸出貨物であつて只單り裏海諸港に於て其の趣を異にして居るのみである。一九二七—二八年度に於ける貨物輸送數量は前述の通り一千九百四十五萬七千噸に達するのであるが今之を最近數年間と戦前と比較すれば左の通りである。(單位千噸)

| 年 度      | 輸 出    | 輸 入   | 大 沿 岸 貿 易 | 小 沿 岸 貿 易 | 總 數 量  |
|----------|--------|-------|-----------|-----------|--------|
| 一九一三年    | 一五、五五九 | 五、五〇四 | 一、〇四六     | 一四、八八二    | 三六、九九一 |
| 一九二四—二五年 | 六、〇七四  | 一、五五七 | 二二五       | 五、〇七三     | 一二、九二九 |
| 一九二五—二六年 | 七、九八四  | 一、〇三六 | 二七〇       | 七、二九九     | 一六、五八九 |
| 一九二六—二七年 | 九、三〇五  | 一、二二九 | 三二二       | 八、〇五九     | 一八、九一五 |
| 一九二七—二八年 | 八、六七八  | 一、三四〇 | 四三八       | 九、〇〇一     | 一九、四五七 |

前表に依り明かなる如く各海港に於ける貨物輸送數量は年々増加し一九二七—二八年度に於ける貨物總數量は戦前の五二・六%に達し其の内小沿岸貿易に在りては戦前の六〇%、輸出に在りては五五・八%、大沿岸貿易に在りては四一・一%、輸入に在りては二四・四%に當つて居る。



最近四ヶ年間に於ける貨物數量の増減歩合は左の通りにして最近二ヶ年間に於ける貨物數量の増加歩合は餘り顯著でないが之は輸出貨物の大宗たる穀類輸出數量が減少した結果である。

| 増減歩合          | 輸 出 |      | 輸 入 |      | 大岸沿貿易 | 小沿岸貿易 | 總數量 |
|---------------|-----|------|-----|------|-------|-------|-----|
|               | 輸   | 出    | 輸   | 入    |       |       |     |
| 一九二四—二五年度に對する | (+) | 三一・五 | (-) | 三三・四 | (+)   | 四二・九  | (+) |
| 一九二五—二六年度の増減  | (+) | 一六・五 | (+) | 一八・五 | (+)   | 一九・三  | (+) |
| 一九二六—二七年度の増減  | (+) | 六・七  | (+) | 九・〇  | (+)   | 三六・〇  | (+) |
| 一九二七—二八年度の増減  | (-) |      |     |      | (+)   | 一一・七  | (+) |

輸出貨物の主なるものは穀類、穀類製品、原油製品、木材、鑛物及石炭であるが最近數年間に於ける輸送數量を示せば左の如くである。(單位千噸)

| 種 類          | 一九二四—二五年 | 一九二五—二六年 | 一九二六—二七年 | 一九二七—二八年 | 一九二四—二五年に對する | 一九二六—二七年に對する |
|--------------|----------|----------|----------|----------|--------------|--------------|
| 穀類 (黒海 アゾフ海) | 九三六      | 二、二四三    | 一、七〇三    | 三八二      | 四〇・八         | 二二・四         |

| 種 類          | 一九二四—二五年 | 一九二五—二六年 | 一九二六—二七年 | 一九二七—二八年 | 一九二四—二五年に對する | 一九二六—二七年に對する |
|--------------|----------|----------|----------|----------|--------------|--------------|
| 原油 (黒海)      | 一、三二三    | 一、四五九    | 二、〇〇七    | 二、六七七    | 二〇二・四        | 一三三・八        |
| 木材 (白海)      | 一、〇四五    | 九二三      | 一、二三九    | 一、三〇二    | 一二四・五        | 一〇五・一        |
| 木材 (レニングラード) | 四七九      | 四四八      | 五八九      | 八五七      | 一八三・一        | 一四五・六        |
| 鑛物 (黒海)      | 六〇九      | 六八五      | 七一六      | 四六二      | 七五・九         | 六四・五         |
| 石炭 (アゾフ海)    | 二三一      | 二四七      | 二五四      | 二一一      | 九一・三         | 八一・五         |
| 大豆 (浦鹽)      | 五九五      | 六一三      | 七四三      | 八九三      | 一五〇・一        | 一二〇・二        |

一九二七—二八年度に於ける輸出貨物數量はアルハンゲリスク、バツーム及浦鹽斯德を除く外は各主要港共減少を來して居るがバツーム及浦鹽斯德の輸出貨物數量は遙かに戦前の數量を突破し、アルハンゲリスク及ノウオロシイスクに在りては戦前の約五分の四に達して居る。

一九二七—二八年度に於ける輸出貨物數量を各主要港別に示せば左の通りである。(單位千噸)

| 港 名      | 一九二七—二八年度 | 前年度に對する歩合 | 一九一三年に對する歩合 |
|----------|-----------|-----------|-------------|
| アルハンゲリスク | 一、〇五九     | 一〇三・三     | 八三・七        |
| レニングラード  | 一、七〇九     | 九九・四      | 二三・四        |
| オデッサ     | 八四四       | 九一・八      | 二〇・二        |



| 港名       | 一九二七—二八年度の輸出貨物数量 | 輸送貨物消化能力 | 消化能力利用率 |
|----------|------------------|----------|---------|
| ニコラエフスク  | 三二五              | 七七・八     | 一五・五    |
| マリウポリ    | 五二二              | 九六・八     | 二六・八    |
| ノウオロシイスク | 一、五八三            | 八七・六     | 八二・七    |
| ボチ       | 四九一              | 七一・一     | 四五・八    |
| バツム      | 二、一五五            | 一三三・八    | 一四四・二   |
| 浦鹽斯德     | 二、三五九            | 一一八・六    | 一六三・四   |

港灣設備の良否は輸出貨物の盛衰に大なる影響あることは云ふ迄もなきことである。ソヴィエト聯邦に於ける主要港の設備は相當完備し居るも之が利用に至りては浦鹽斯德及バツムを除く外は未だ充分とは云ひ得ないのである。

一九二七—二八年度に於ける主要港の輸送貨物消化能力と之が利用率を示せば左の如くである。

| 港名       | 一九二七—二八年度の輸出貨物数量 | 輸送貨物消化能力 | 消化能力利用率 |
|----------|------------------|----------|---------|
| アルハンゲリスク | 一、二七八            | 一、五九五    | 八〇・一    |
| オデツサ     | 八四四              | 三、二三一    | 二六・一    |
| ニコラエフスク  | 三三六              | 一、九五八    | 一七・二    |

| 港名       | 一九二七—二八年度の輸出貨物数量 | 輸送貨物消化能力 | 消化能力利用率 |
|----------|------------------|----------|---------|
| コリウポリ    | 五二二              | 一、五九五    | 三二・一    |
| ロストフ     | 七七               | 一、七二〇    | 七・〇     |
| ノウオロシイスク | 一、五九七            | 二、六八〇    | 五九・六    |
| ボチ       | 四九一              | 一、一一〇    | 四四・二    |
| バツム      | 二、一五五            | 二、〇〇〇    | 一〇七・七   |
| 浦鹽斯德     | 二、三五九            | 一、九一五    | 一二三・二   |

一九二七—二八年に於ける海港収入は八百五十八萬四千留にして豫定収入に比し二・六%を増して居るが之は主として浦鹽斯德、ノウオロシイスク、オデツサ及アルハンゲリスク諸港の収入が増加した結果である。支出総額は四千四百六十三萬四千九百留にして其の内營業費千四百七十九萬八千四百留、新事業費九百四十六萬三千百留、新港建設費五百一萬一千九百留其の他の費用五百三十八萬九百留である。

一九二八年度に於けるソヴィエト聯邦の船舶總噸數は僅かに六十二萬六千噸（内國營商船隊二十四萬二千噸、裏海國營商船會社三十四萬四千噸、石油シンデケート所屬商船隊四萬噸）に過ぎずして世界の備船市場に於けるソヴィエト聯邦の比重は殆んど算ふるに足らないので此方面に於ては全く外國汽船會社に對して依存關係に置かれ、備船料として年々外國汽船會社に數百萬留の正價を支拂ひつゝあり、特に此の方面に於てはソヴィエト聯邦對外國汽船會社間にクレジットが設定されて居ないのである。一九二八年に於てソヴィエト聯邦内の各機關が外



國汽船會社に支拂つた運賃は正貨にて八千萬留に達し一九二九年度に於ては恐らく一億三千万留に達するであらうと見られて居る。此の點に鑑みソヴィエト聯邦當局は目下一時も早く外國汽船からの解放に付考慮を拂ひつゝあるが就中木材積取船の建造を焦眉の急として居る。乍去茲に問題となるのはソヴィエト聯邦の現在有する造船能力であつて例へば木材積取船の建造に付て見るも外國に於て普通十ヶ月乃至十一ヶ月の期間で建造されるものが三十ヶ月も費される事情にあり、従つて目下ソヴィエト聯邦に於ては五ヶ年計畫に依る工業の發達と相俟つて船舶の建造特に木材船の建造に對し意を用ひつゝある。之が實現の暁にはソヴィエト聯邦の對外貿易就中木材輸出の發展の上に尠からざる影響を及ぼすであらう。當局者の説明に依れば造船事業に對し新技術を應用することに依り三、四年を出でずして必要總噸數の五割乃至六割を滿たし得るであらうと觀測されて居る。現在問題となつて居るのは一年半乃至二年間に二部、三部勞働制及不休勞働制を採用する有力な造船工場を南露に建設し現在のレニングラード及ニコラエフの造船工場は農具、機械、橋梁材料等の有ゆる附帶事業を中止し専ら船舶の建造に活動を集中してはどうかと云ふ事である。又大工場に於ては小型船舶の建造を中止し之等は悉くコロメンスク、サモレンスクの工場に集中し今後二ヶ年間にアルハンゲリスクに小型船舶造船場を特設する必要が認められて居る。北部地方に於ては協同組合事業の一般的發達と相俟つて木材搬出の爲の小型船舶、曳船、舢、發動機船の必要が急を告げて居る。船舶建造問題決案として別的手段即前記の計畫遂行と同時に外國に對する船舶建造注文が考慮されて居るが之に對しソヴィエト聯邦當局は採算上一般的に不利益であると見て居る。

## 二、道 路

### (一) 緒 言

ソヴィエト聯邦の道路は歐洲大戰及引續き起つた内亂の爲荒廢を極め國道總延長四萬八千九百五十九軒(内碎石道路一一、四〇三軒、舗装道路一、二七八軒、砂利道路五、四九五軒、普通道路三〇、三三三軒)の内完全なる道路は、碎石道路及舗装道路に在りては四割、砂利道路に在りては三割、普通道路に在りては五分に過ぎない有様である。約三百萬軒に達する地方道路は其の荒廢一層甚しく或る地方に於ては橋梁の八割五分は根本的修理を要するのである。之即ちソヴィエト聯邦に於ける自動車運輸不振の一因である。

自動車運輸が貨物の移動を敏活ならしめ延いて貨物の増加を招來し國家經濟の發展に大なる關係あることは言を俟たざる所であつて都市聯絡、都市内の交通、停車場又は河川埠頭に至る小運送、貨物の配達等に自動車の利用を普及せしむることの緊要なることは社會一般の認むる所である。

茲に於てかソヴィエト聯邦政府に於ては地方運輸改發五ヶ年計畫を樹て道路及自動車運輸の改善發達を圖るに決し一九二八―二九年度以降一九三二―三三年度に至る五ヶ年間に總額七億六千九十二萬七千留を支出し國道の



改善を圖ると共に總額十一億五百五十九萬九千二百二十五留を投じ貨物自動車六萬一千二百六十二臺、乗合自動車九千八百九十二臺、旅客自動車一萬三千三百五十臺、自動自轉車七千九百二十九臺を製造する豫定である。尙此の外自動車置場及修繕工場の建設費四十萬一千九百二十留、乗務員養成費二百六十八萬四千九百五留を支出することになつて居る。

右五ヶ年計畫の實現に付ては財政難に苦しむソヴィエト聯邦の事とて他の計畫同様どの程度の實現るべきや不明であるが最近の情報に依れば右五ヶ年計畫に關聯し、ニージニー・ノヴゴロツド市に一大自動車製造工場を建設するに決し自動車分都品の供給、工場の建設及大量生産上必要なる計畫並技術的材料の提供等に關し米國フォード自動車會社との間に契約を締結し一九三〇—三一年度には二萬四千臺、一九三二—三三年度には四萬八千臺一九三三—三四年度には十萬臺を製造することになつた由であるが右計畫が豫定通實現を見たる曉にはソヴィエト聯邦に於ける自動車運輸は面目を一新するに至るであらう。

## (二) 自動車の沿革

十月革命後即ち一九一七年末に於ける自動車の状態は歐洲戦争の影響を受け自動車の大部分は破損し一方戦時中輸入した小型自動車の多くは動力過大の爲營業用としては甚だ不適當なものであつた。

一九一七年乃至一九二〇年に於ては自動車の輸入杜絶の爲自動車運輸の状態は益々悲況に陥り未修理の多數の

自動車に修繕を加へ辛うじて用に供して居た。十二年間未修理のボロ自動車が營業用としては餘りに高價であつたことは自明の理であつて其の業績の如きも推して知るべきであつた。

一九一八年乃至一九二九年に於ける自動車數は左の通りである。

|       |        |
|-------|--------|
| 一九一八年 | 二、三四三  |
| 一九一九年 | 三、一五四  |
| 一九二〇年 | 六、七〇五  |
| 一九二一年 | 六、八五二  |
| 一九二二年 | 九、〇〇四  |
| 一九二三年 | 八、七二九  |
| 一九二四年 | 一〇、八九五 |
| 一九二五年 | 一一、四〇二 |
| 一九二六年 | 一一、五六三 |
| 一九二七年 | 一三、〇一六 |
| 一九二八年 | 一七、三六八 |
| 一九二九年 | 一八、七四六 |



(三) 自動車運輸の趨勢

一九二二—二四年度以降自動車の更新が稍々活發となるに隨ひ各都市間及都市内に於ける自動車交通は左の如く漸次活況を呈するに至つた。

| 一、路 線 數         | 一九二四年 |       | 一九二五年 |       | 一九二六年  |       |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|
|                 | 都 市 間 | 都 市 内 | 都 市 間 | 都 市 内 | 都 市 間  | 都 市 内 |
| 二、路 線 延 長 ( 料 ) |       |       |       |       |        |       |
| 都 市 間           | 三九    | 一三    | 八八    | 四五    | 一五二    | 九六    |
| 都 市 内           | 三一    | 一四    | 六、六〇四 | 二六四   | 一三、四九五 | 五三六   |
| 三、就 業 自 動 車 數   |       |       |       |       |        |       |
| 都 市 間           | 二五四   | 四六    | 四四八   | 二一六   | 七九四    | 四三八   |
| 都 市 内           | 五八    | 二六四   | 二六四   | 二一六   | 五三六    | 四三八   |

(四) 運輸成績

ソヴィエト聯邦に於ける自動車は其の四割五分が國家機關に、五割が國營機關に屬し私的機關又は個人に屬するものは僅かに五分に過ぎないのである。

右の内茲に述べんとするのは一般運輸營業に従事する自動車であつて之が經營機關の主なるものはアフプロムトルグ、ウクラフトプロムトルグ、ザカフトプロムトルグ、ベラフトプロムトルグ及クルイムクルソの諸會社である。

アフプロムトルグは一九二三年三百七十臺の自動車を以て營業を開始したのであるが其の内使用に堪ゆるものは百十七臺で殘餘は使用に堪えない古物であつた。併し、一九二七年には著しい發展を遂げ貨物自動車四二五臺、旅客自動車三八四臺、小型自動車一〇三臺、自動自轉車六三輛總計九七五臺を算するに至つた。

貨物輸送量は一ヶ年約四百萬噸に上つて云る。旅客運輸としては莫斯科、トムスク、ミンスク、ゴメル、ハリコフ、ドン・ロストフ、ノウオロシスク、チフリス、バクーの各都市に乘合自動車運輸を開始し又都市間の聯絡運輸も少數の例外を除き殆んど各都市間に互つてなされて居る。此の外郵便運送にも従事して居るが之が爲郵電人民委員部經營の郵便自動車は漸次減少する傾向にある。

クルイムクルソは一九二四年資本金百五十萬留を以て設立された會社であつて本社をクリミヤに置き、セバス

66



トポール、ヤルタ、アルプカ、シムフェロポリ、フェオドヤ及ケルチの各都市に支部を設け百二十臺の自動車を用いて旅客及貨物の運輸營業を爲すの外旅館、料理店其他二、三の業務を兼營して居る。

旅客輸送数は年々増加し一九二四年に三萬四千九百九十四人であつたものが、一九二五年には八萬一千九百九十八人、一九二六年には十九萬八千八百二十四人、一九二七年には四十七萬五千九百九十四人に達した。最近數年間に於ける旅客輸送数を自動車別に示せば左の如くである。

| 種別    | 一九二四年  | 一九二五年  | 一九二六年   | 一九二七年   |
|-------|--------|--------|---------|---------|
| 乗合自動車 | 一八、六八四 | 五四、一八九 | 一三三、四四二 | 二一一、六二二 |
| 旅客自動車 | 一五、四〇八 | 二七、〇〇九 | 二七、〇四四  | 二一、五五九  |
| 貨物自動車 | —      | —      | 三五、三三七  | 二四二、七三三 |
| 計     | 三四、〇九四 | 八一、一九八 | 一九八、八二四 | 四七五、九一四 |

貨物輸送數量は一九二六年には僅かに八千七百七十五噸であつたが一九二八年上半期には貨物八百七十二萬九千九十八噸、手荷物七萬六千六百三十三噸に達し將來益々増加の傾向にある。

自動車走行料は輸送旅客の増加に伴ひ年々増加し一九二四年に五十四萬二千二百二料なりしものが一九二七年

には二百二十三萬三千五百八十料に達した。最近數年間に於ける自動車別走行料を示せば左の如くである。

| 種別    | 一九二四年   | 一九二五年     | 一九二六年     | 一九二七年     |
|-------|---------|-----------|-----------|-----------|
| 旅客自動車 | 三五〇、六二九 | 五三八、一三八   | 六五一、七六七   | 五九一、六八四   |
| 乗合自動車 | 一七九、四八九 | 四七五、七九七   | 一、〇〇五、〇七一 | 一、四〇五、二四九 |
| 貨物自動車 | 一二、〇八四  | 二六、五四三    | 九五、三九八    | 二〇一、四一六   |
| 自動車   | —       | —         | 五〇、一四二    | 三五、二三〇    |
| 計     | 五四二、二〇二 | 一、〇四〇、四七八 | 一、八〇二、三七八 | 二、二三三、五八〇 |

旅客一人當平均走行料は一九二六年には五十七料であつたが一九二七年には三十三料に減じて居る。自動車別に示せば左の如し。(單位料)

| 種別    | 一九二六年 | 一九二七年 |
|-------|-------|-------|
| 乗合自動車 | 六四    | 五六    |
| 旅客自動車 | 八二    | 八八    |
| 貨物自動車 | 一〇    | 九     |

66



平

均

五七

三三

(五) 莫斯科に於ける自動車運輸

莫斯科に於ける自動車運輸は短時日の間に長足の發展を爲し現在に於ては乗合自動車、貨物自動車、タクシーの運轉は稍々見るべき状態になつた。之が經營機關の主なるものはエム・カー・ハーである。

莫斯科に於ける乗合自動車運輸は一九二五年八輛を以て開始せるを以て嚆矢とする。此の試は成功を收め一九二八年には百六十七臺の自動車を有し、十七線二百軒の運輸に従事して居る。一九二七年於ける乗客數は三千六百萬人に上り一九二八年には五千萬を突破して居る。一輛一日平均走行軒は二百三十軒で運轉車數は百二十臺乃至百三十臺、一日平均收入約百三十留である。

又タクシーは百二十臺、貨物自動車は二百八十四臺、特種車(散水車、起重機車、排雪車等)は四十一臺にして此の外自治機關及ソヴェト官廳用として約五十臺の小型自動車を有しエム・カー・ハーの所有車は總數約七百臺に上つて居る。

貨物輸送量は一九二七年には百三十四萬噸に上り夏季に於ける建設事業最盛期には一日の輸送噸數一萬七千噸に上つて居る。

タクシーの營業成績も亦良好にして一車一日平均收入は四十五留乃至五十留である。以前は乗合自動車はオルディンカ街の露天に夜を過したのであつたが現在では六ヶ所に大ガレヂを有し其の内二ヶ所は最新の設備を有して居る。又最近百二十臺のタクシーを容るべきガレヂが落成し尙貨物自動車百五十臺を容るべきガレヂも建設中である。



### 三、航空

#### 一、概況

ソヴィエト聯邦に於ける航空運輸業は其の創設(一九二二年)以來年々長足の發達を遂げ一九二二年には航空路延長千二百軒、飛行延軒十三萬四千軒なりしものが一九二八年には航空路延長一萬一千九百七十一軒、飛行延軒二百三十八萬七千九百三十軒に達して居るが年度別に示せば左の通りである。

| 年 度   | 航 空 路 延 長              | 飛 行 延 距 離                |
|-------|------------------------|--------------------------|
| 一九二二年 | 一、二〇〇 <small>軒</small> | 一三四、〇〇〇 <small>軒</small> |
| 一九二三年 | 一、六一〇                  | 三七七、七一〇                  |
| 一九二四年 | 四、四〇〇                  | 五四一、七六四                  |
| 一九二五年 | 四、九八四                  | 八九四、五三九                  |
| 一九二六年 | 六、三九二                  | 一、三一三、一三〇                |

|       |        |           |
|-------|--------|-----------|
| 一九二七年 | 七、〇三二  | 一、八一七、九五二 |
| 一九二八年 | 一一、九七一 | 二、三八七、九三〇 |

一九二九年に於ても既にアルマ・アター―セミパラチンスク線、モスクワ―オレヨール―ハリコフ―ロストフ―ソチ―スフム―クタイスク―バクー―テヘラン線及モスクワ―カザン―スウエルドロフスク―クルガン―オムスク―ノウオシビリスク―クラスノヤルスク―イルクーツク線の航空も開始され、ソヴィエト聯邦の航空路延長は一九二九年中に一萬八千四百四十二軒に達する見込である。

斯くの如き長足の進歩發達に貢獻した主なるものは彼の國防飛行協會(オソアピアヒム)にして其の會員たる農民及勞働者は空軍建設の爲斷えず積極的行動を続け一九二七年十月の革命十周年記念日迄に提供した飛行機は五百臺に達して居る。

#### (二) 使用飛行機

現在使用せる飛行機の大部分は外國より輸入せるフォツケル、ユンケルン及ドルニエ・コマタ式飛行機であるが、航空運輸の發達に伴ひ國內飛行機製作業も年々隆盛となり一九二九年に於ける飛行機製作率は一九二三年に比し五十五割以上に達し又發動機の製作率は一九二三年に比し二百割以上に達した。最近に於けるソヴィエト式

60  
6



新式飛行機の出現は一般の齊しく注目する所であるが一九二九年五月中央飛行協會に依つて、航空會社ドブロレト及オソアピアムの注文に係る民間飛行機中エ・エヌ・トボレフ技師設計の發動機三臺附金屬製旅客飛行機ANT9號の試験飛行が行はれたが、同飛行機は其構造上幾多の點に於て異常なる成功を収めた。其の特長は金屬製なる點であつて斯くの如き優秀なる飛行機の製作された事はソヴィエト聯邦に於ける飛行機製作業が先驅的地位を獲得した事を證するものであり、旅客飛行機が發動機三臺附なることも亦ソヴィエト聯邦に於ける飛行機製作技術の甚大なる成功を物語るものである。ANT9號飛行機が僅かに四ヶ月半の短期間で製作されたことは全く驚異に値する。

金屬製飛行機を製作して居る國は英、米、獨及ソヴィエト聯邦のみであつて發動機數臺附金屬製飛行機の製作は米國とソヴィエト聯邦が殆んど同時に始めたのである。

兎に角ANT9號飛行機の出現はソヴィエト聯邦の飛行界に一新紀元を劃するものにして今後ソヴィエト聯邦の飛行界は躍進的發達を遂ぐるであらう。

### (三) 航空學枝

現在の航空學校は全國を通じて十六校、其の修業年限は三年乃至四年である。尙航空獎勵、研究、宣傳等の機關として國防飛行協會(オソアピアムヒ)、航空親友協會(オーデ、ヴェエフ)、義勇化學協會(ドロヒム)、飛行

科學協會(アピアヒム)、軍事研究協會(ウエ・エヌ・オー)、國防協會(オソ)の六團體があるが就中オソアピアムヒは今や一千萬留の資金を有し牢乎として抜くべからざるものとなつて居る。

### (四) 運輸成績

ソヴィエト聯邦の飛行界は逐年長足の進歩を爲し一九二二年には輸送旅客數二百七十六名、貨物及郵便物輸送數量は一萬三千七百五十噸に過ぎざりしものが五ヶ年後の一九二八年には輸送旅客數八千九百六十六人、貨物及郵便物二十二萬八千六百六十一噸に達した。年度別に示せば左の通りである。

| 年     | 度     | 旅客輸送數 | 貨物及郵便輸送數量 |
|-------|-------|-------|-----------|
| 一九二一年 | 一九二一年 | 二七六   | 一三、七五〇    |
| 一九二二年 | 一九二二年 | 一、四三三 | 二七、八八五    |
| 一九二三年 | 一九二三年 | 二、六一八 | 四八、三〇九    |
| 一九二四年 | 一九二四年 | 三、三九八 | 七六、七八九    |
| 一九二五年 | 一九二五年 | 四、〇三五 | 八四、五六一    |
| 一九二六年 | 一九二六年 | 七、〇七九 | 一七〇、三八一   |
| 一九二七年 | 一九二七年 | 八、九六六 | 二二八、六六一   |

60  
63



ソヴィエト聯邦の航空會社に於ては旅客、貨物及郵便物の運送を行ふの外機上撮影測量にも従事して居るが本事業は非常に良好なる成功を収めて居る。本事業にはドプロレト及ウクルウオズヅフプーチの兩會社が従事して居るが其の撮形測量面積は一九二五年に五千三百平方秆なりしものが一九二六年には一萬七千平方秆に、一九二七年には二萬五千平方秆に増加して居る。

害蟲驅除事業も長足の進歩を爲し害蟲驅除面積は一九二五年には一千三百ヘクタール、一九二六年には一萬七百ヘクタール、一九二七年には三萬八百ヘクタールに達して居る。

ソヴィエト聯邦の航空運輸業は他國に比し財政的には恵まれて居ない。例へばドプロレト及ウクルウオズヅフプーチ兩會社の如きは其の創立以來一九二六―二七年度迄に僅かに百三十二萬五千二百八留の補助金を國家より受け、一九二六―二七年度には僅に八十萬三千二百七十一留の補助金を交付されたに過ぎない有様である。斯くの如く資金が極めて小額なるにも拘らず一九二六―二七年度には航空路延長の増加率は一割に過ぎないのに飛行距離は三割八分、旅客輸送人員は七割五分、郵便物及貨物輸送數量は十割二分を増して居るのである。

ソヴィエト聯邦の航空界に於ては犠牲者が極めて少い、一九二四年から一九二六年迄に二回の事故があつたが其の際僅かに三名の死傷者を出したに過ぎない。五ヶ年間に於ける平均災害度數は飛行距離二百五十萬秆に付一回の割合になつて居るが一九二七年及一九二八年には一回の災害もなかつた。ドプロレト會社が其の創立以來また犠牲者を出さないと云ふことは特筆の値がある。

(五) 航空會社

現在航空運輸に従事して居るものはデルリュフト、ウクルウオズヅフプーチ及ドプロレトの三會社である一九二九年に於ける航空路線、主要區間運賃及所要時間は左の如し。

イ、航空路線

ドプロレト會社

- 一、チャルデユイ——ヒワ——タシヤウズ線
- 二、タシケント——サマルカンド——テルメズ——デュシヤンベ線
- 三、タシケント——サマルカンド——テルメズ——カプール線
- 四、フルンゼ——アルマ・ルタ線
- 五、アルマ・アターセミ・パラチンスタ線
- 六、ウエルフネヴヂンスク——ウラン・バドル線
- 七、イルクーツク——ヤクーツク線（ボダイボ支線を有す）
- 八、モスクワ——カザン——スウエルドロフスク——ノウオシピリスク——クラスノヤルスク——イルクーツク線



本航空路線はモスクワに於てモスクワ—ベルリン線に接続して居る。  
ウクルウオズツプーチ會社

- 一、モスクワ—ハリコフ—ロストフ—ソチ—スフーム—クタイスク—バクー—テヘラン線
- 二、チホレツカヤ—ミネラリヌイエ・ウオヅイ線

デルリユフト會社

- 一、モスクワ—スモレンスク—リガ—ケニヒスブルグ—ダンチツヒ—ベルリン線  
本線はベルリンに於てベルリン—アムステルダム—ロツテルダム—パリ—ロンドン線に接続して居る。
- 二、レニングラード—レーウエリ—リガ—ケニヒスブルグ—ダンチツヒ—ベルリン線

ロ、主要區間運賃及所要時間

| 區 間          | 運 賃 |      | 所 要 時 間 |
|--------------|-----|------|---------|
|              | 客   | 貨    |         |
| タシケント—デユシヤンベ | 一二五 | 一・八〇 | 九・三〇    |
| チヤルダユイ—タシヤウズ | 九五  | 一・六〇 | 四・三〇    |

| 區 間                | 運 賃    |      | 所 要 時 間 |
|--------------------|--------|------|---------|
|                    | 客      | 貨    |         |
| フルンゼ—アルヌ・アダ        | 四〇     | 〇・八〇 | 二・〇〇    |
| タシケント—カブル          | 二五〇    | 三・五〇 | 一五・三〇   |
| ウエルフネウヂンスク—ウラン・パドル | 一〇〇    | 一・五〇 | 六・〇〇    |
| イルクーツク—ヤクーツク       | 三七五    | 五・〇〇 | 一六・五五   |
| モスクワ—イルクーツク        |        |      |         |
| モスクワ—ハリコフ          | 二八・六〇  | 〇・八六 | 五・三〇    |
| モスクワ—バクー           | 五九・四〇  | 二・五〇 | 三六・三〇   |
| モスクワ—テヘラン          | 一八九・四〇 | 四・九〇 | 五五・三〇   |

途中アルマウイ  
ルに各一泊  
アルマウイ及バ  
クーに各一泊

60  
65



### 四、一九二七—二八年度鐵道運輸業績概況

#### 一、鐵道線路延長

一九二七—二八年度に於て營業を開始せる線路總延長は一千六十八軒にして其の内譯を示せば左の通りである。

| 營業開始年月日     | 線名                                | 程   |
|-------------|-----------------------------------|-----|
| 一九二七年十月一日   | モスコイ・クルスク鐵道—ニジニー・ノヴゴロツド—コテリニチ線    | 三八〇 |
| 同           | オムスク鐵道—ベトロパウロフスク—ボロウオエ線           | 二六四 |
| 一九二七年十月二十八日 | リヤザ・ンウラル鐵道—エルシヨフ—ゾガチエフスク線         | 九四  |
| 一九二七年十一月一日  | 南部鐵道—メレハ—コンスタンチノグラード線             | 七四  |
| 一九二七年十一月七日  | エカテリン鐵道—ニジニー・ツネプロフスク—コンスタンチノグラード線 | 一二五 |
| 一九二七年十一月二十日 | 莫斯科・白露・波羅的鐵道—オルシャ—レペリ線            | 一三一 |

斯くの如く新線の建設ありたる爲一九二七—二八年度に於ける鐵道營業線路延長は七萬五千九百三十八軒（一九二六—二七年度は七萬四千八百七軒）に増加して居る。

#### 二、貨物輸送

國民經濟界の進展に伴ひ鐵道に於ける貨物輸送も亦發達したのであるが、村落經濟が一般經濟生活の發展速度よりも著しく遅れ居る爲、一九二七—二八年度に於ける貨物輸送業績の増加速度は思はしくない。然し鐵道輸送貨物數量は著しく増加し一九二六—二七年度には一億三千五百九十三萬四千噸なりしものが、一九二七—二八年度に於ては一億五千六十一萬一千噸に増加して居る。而して前年度に對する増加歩合は一〇・八%であるが、一九二六—二七年度の夫れは一六・四%、一九二五—二六年度の夫れは三九・九%、一九二四—二五年度の夫れは二三・七%であつた。

| 第一期  | 第二期    | 第三期    | 第四期    |
|--|--------|--------|--------|
| 一九二七—二八年度各期別に依る輸送貨物増加歩合を前年同期と比較すれば左の通りである。 | 一〇・七%増 | 一五・六%増 | 七・九%増  |
|  |        |        | 一一・三%増 |

貨物輸送量の季節的增加歩合（貨物總輸送量に對するもの）を示せば左の如くである。



附錄 一九二七—二八年度鐵道運輸業績概況

| 穀類       | 薪 | 年度   |      |      |      |
|----------|---|------|------|------|------|
|          |   | 第一期  | 第二期  | 第三期  | 第四期  |
| 一九二七—二八年 |   | 二五・五 | 二五・四 | 一三・三 | 二五・八 |
| 一九二六—二七年 |   | 二五・五 | 二四・四 | 一三・九 | 二六・二 |
| 一九二五—二六年 |   | 二五・一 | 二四・五 | 一三・九 | 二六・五 |
| 一九二七—二八年 |   | 二六・四 | 三八・〇 | 一七・一 | 一八・五 |
| 一九二六—二七年 |   | 三三・七 | 二七・一 | 一九・二 | 一九・九 |
| 一九二五—二六年 |   | 二八・五 | 二九・三 | 二〇・八 | 二一・四 |
| 一九二七—二八年 |   | 二七・四 | 三三・九 | 一七・三 | 二一・四 |
| 一九二六—二七年 |   | 二〇・三 | 三七・一 | 二一・六 | 二一・〇 |
| 一九二五—二六年 |   | 二二・八 | 三三・六 | 二一・九 | 二一・七 |

前表に依り明かなる如く第三期及第四期に於ける貨物輸送數量は前年度よりも減じて居るが第二期に於ける輸送數量は普通以上に増加して居る。之は左表に示すが如く薪特に穀類の輸送數量が著しく増加した結果である。

主なる大量貨物の輸送數量其の他を示せば左の通りである。

| 品名          | 一九二六—二七年 |              |               | 一九二七—二八年 |              |               |
|-------------|----------|--------------|---------------|----------|--------------|---------------|
|             | 實數       | 貨物總輸送數量に對する% | 一九二五—二六年度に對する | 實數       | 貨物總輸送數量に對する% | 一九二六—二七年度に對する |
| 商業列車に依る總輸送量 | A        | 一三三、九三四      | 一〇〇・〇         | 一五〇、六一一  | 一〇〇・〇        | 一一〇・八         |
|             | B        | 八一、六五〇       | 一〇〇・〇         | 八八、一八八   | 一〇〇・〇        | 一〇八・〇         |
|             | C        | 六〇一          | 一〇〇・〇         | 五八六      | 一〇〇・〇        | 九七・五          |
| 内譯          | A        | 一三四、九二九      | 九九・三          | 一四九、五九〇  | 九九・三         | 一一〇・九         |
|             | B        | 八〇、九九五       | 九九・二          | 八七、三一〇   | 九九・〇         | 一〇七・八         |
|             | C        | 六〇〇          | 九九・二          | 五八四      | 九九・七         | 九七・三          |
| 普通便扱        | A        | 一、〇〇五        | 〇・七           | 一、〇二一    | 〇・七          | 一〇一・六         |
|             | B        | 六五五          | 〇・八           | 八七八      | 一・〇          | 一三四・〇         |
|             | C        | 六五二          | 一〇八・四         | 八六〇      | 一四六・七        | 一三一・八         |
| 急行便扱        | A        | 一五、四七八       | 一一・四          | 一〇九・一    | 九・五          | 九二・三          |
|             | B        | 一五、二七九       | 一八・七          | 一二六・六    | 一四・三         | 八二・五          |
|             | C        | 一五、二七九       | 一八・七          | 一二六・六    | 一四・三         | 八二・五          |
| 穀類          | A        | 一五、四七八       | 一一・四          | 一〇九・一    | 九・五          | 九二・三          |
|             | B        | 一五、二七九       | 一八・七          | 一二六・六    | 一四・三         | 八二・五          |
|             | C        | 一五、二七九       | 一八・七          | 一二六・六    | 一四・三         | 八二・五          |

附錄 一九二七—二八年度鐵道運輸業績概況

604  
69











油は僅かに一〇%を増したに過ぎない。

平均輸送距離は一九二六—二七年度には七百七十四軒であつたが、一九二七—二八年度に於ては七百三十軒に減じて居る。

一九二七—二八年度に於ける薪の輸送數量は一千二百九十六萬二千噸であるが西部鐵道以外の鐵道に於ては殆んど全部輸送量を減じて居る。

平均輸送距離は一九二六—二七年度には二百五十軒であつたが一九二七—二八年度には二百六十一軒に増加した。

一九二七—二八年度に於ける木材の輸送數量は一千六百八十九萬六千噸に上り前年度に比し一二・一%を増して居る。木材の輸送數量は各鐵道共増加して居るが、只北高架索鐵道のみは一三・三%を減じて居る。

ドンバス行木材は前年度に比しバラシヨフ經由に於ては三八%又リゴフ經由では一六・五%を増して居る。

遠距離行木材は著しく増加しキーネリ經由中央亞細亞行は一九・七%又スタリングラード經由北高架索行は一六・一%を増して居るが、デルベント經由バクー行は一九%を減じて居る。

輸送木材の大部分は聯絡運輸に依るものであるが、木材の基本的輸送徑路に於ける木材輸送數量の前年度に對する増加歩合は一六%であつて地方及聯絡兩運輸に依る總輸送數量の増加歩合は一二・一%である。之に依つて見るときは一九二七—二八年度に於ては輸送距離が地方運輸の輸送距離の四倍に達する聯絡運輸に依る木材の輸

送數量が特に増加したものと見ることが出来る。

斯くの如く聯絡運輸に依る木材の輸送量が増加した結果として木材の平均輸送距離も亦増加を來して居る。

一九二七—二八年度に於ける礦物の輸送數量は六百六十七萬九千噸にして前年度に比し輸送數量の増加歩合最大なるものはエカテリン鐵道であつて、同鐵道に於ては前年度の四百三十三萬噸から五百十三萬噸（一八・四%増）に増加して居る。チアツール産礦物の輸送數量は四三・七%を減じたが、ウラル産礦物の輸送數量は前年度と殆んど同様〇・五%減である。

平均輸送距離は少しく減じ三百九十三軒から三百八十八軒となつて居る。

未加工金屬の輸送數量は前年度に比し一四・一%を増し、平均輸送距離は前年度（七百八十軒）と同様である。

### 三、旅客運送

一九二七—二八年度に於ける旅客輸送員數は二億五千四百十九萬九千人にして前年度に比し一〇・五%を増して居るが、輸送旅客數の特に増加したのは近郊交通であつて前年度に比し一五・一%を増して居る。

旅客總輸送員數の増加と同様に各鐵道に於ける乗車人員數も亦ムルマン鐵道以外に於ては皆増加を來して居るが、乗車人員の著しく増加したものは中央亞細亞鐵道（四〇・七%増）、タンケント鐵道（一九・六%増）及烏蘇里鐵道（二一・五%増）である。而して中央亞細亞鐵道に於ける旅客の増加は近郊支線たるサヌルカンド—ゴロツド



間の營業開始の結果である。

一九二七—二八年度の旅客輸送員数を旅客輸送の最も繁盛を極めた一九二五—二六年度の夫れと比較して見ると輸送人員の増加は殆んど全部近郊交通であつて、地方交通に於ては反つて二・七%を減じて居るのである。

| 旅客總輸送人員 (單位千人) |         | 一九二六—二七年 | 一九二七—二八年 | 一九二六—二七年度に對する歩合 |
|----------------|---------|----------|----------|-----------------|
| 内 譯            | 二五四、一一九 | 二八〇、七八二  | 一一〇・五    |                 |
| 近 郊 運 輸        | 一三一、七八六 | 一五一、七〇五  | 一一五・一    |                 |
| 聯 絡 運 輸        | 一三、九七三  | 一四、九五五   | 一〇七・〇    |                 |
| 地 方 運 輸        | 一〇八、四四一 | 一一四、一二二  | 一〇五・三    |                 |
| 旅 客 料 (單位百萬)   | 二二、一一〇  | 二三、六〇一   | 一〇六・七    |                 |
| 平均輸送距離 (單位料)   | 八七      | 八四       | 九六・六     |                 |

#### 四、手小荷物運送

一九二七—二八年度に於ける手荷物及小荷物の輸送數量は一九二六—二七年度に比し噸數に於ては九・三%又噸料に於ては二六・九%を減じて居る。手荷物輸送數量は戰前の水準より著しく低下し一九一三年に對し噸數に

於ては一三%又噸料に於ては三二%を減じて居る。斯くの如く手小荷物の輸送數量が減じた原因は手小荷物賃率が戰前に比し著しく引上げられた結果と見ることが出来る。(一九一三年に於ける噸料當平均手小荷物賃率は五・七二%であつたが一九二七—二八年には一六・六二%即ち三倍弱に値上されて居る。)

一九二七—二八年度に於ける總生産高は千百三十八億二百萬噸料であつて一九二六—二七年度(千五十四億三千四百萬噸料)に比し七・九%を増して居る。

#### 五、鐵道收入

一九二七—二八年度に於ける鐵道收入總額は十八億一千十萬六千留にして一九二六—二七年度に比し一一・一%を増して居る。

收入中商業貨物運送に依る收入は一四・九%を増して居るが、之は輸送數量の増加と共に平均噸料當收入が増加した爲である。

之に反し手荷物及郵便收入は八%を減じたが之は其の賃率が非常に高い結果であらう。

旅客收入は一九二六—二七年度に比し六・九%を増して居るが、總收入に對する比率は前年度の一八・三%から一七・六%に減じて居る。旅客料當平均收入は前年度と略ぼ同様である。(一九二六—二七年度—一・三四四九哥  
一九二七—二八年度—一・三四二五哥)



| 營業總收入 (單位千留) | 一九二六—二七年 | 一九二七—二八年  | 一九二六—二七年度に對する歩合 |
|--------------|----------|-----------|-----------------|
|              | 營業總收入    | 一、六二九、九二八 |                 |
| 內譯           |          |           |                 |
| イ、旅客收入       | 二九七、三五四  | 三一七、八二八   | 一〇六・九           |
| 對總收入歩合       | 一八・三     | 一七・六      |                 |
| ロ、郵便及手荷物收入   | 三〇、〇八二   | 二七、六七九    | 九二・〇            |
| 對總收入歩合       | 一・九      | 一・五       |                 |
| ハ、普通便商業貨物收入  | 九八二、八六二  | 一、一二八、八七五 | 一一四・九           |
| 對總收入歩合       | 六〇・三     | 六二・四      |                 |
| ニ、附帶料金收入     | 一三六、六九一  | 一四六、七〇〇   | 一〇七・三           |
| 對總收入歩合       | 八・四      | 八・一       |                 |

六、車 輛

(一) 機關車

| 機關車總數     | 一九二六—二七年 | 一九二七—二八年 | 一九二六—二七年度に對する歩合 |
|-----------|----------|----------|-----------------|
|           | 機關車總數    | 一八、五三一   |                 |
| 營業用機關車    | 一三、八八〇   | 一四、八四二   | 一〇六・九           |
| 內譯        |          |          |                 |
| 完 全 車     | 一一、一四四   | 一一、六八〇   | 一〇四・八           |
| 對營業用機關車歩合 | 八〇・三     | 七八・八     |                 |
| 營業 機 關 車  | 九、〇一二    | 九、一四四    | 一〇一・五           |
| 對營業用機關車歩合 | 六四・九     | 六一・六     |                 |
| 豫 備 完 全 車 | 二、一三二    | 二、五三六    | 一一八・九           |
| 對營業用機關車歩合 | 二三・七     | 二七・七     |                 |

前表に依り明かなる如く一九二七—二八年度に於ては機關車の修繕及新機關車の註文に依り營業用機關車數は一九二六—二七年度に比し著しく増加(一萬三千八百八十臺から一萬四千八百四十二臺に増加)して居るが、之と同時に營業用機關車に對する完全車歩合は昨年度よりも減少(一九二六—二七年度の八〇・三%から一九二七—二八年度には七八・八%に減少)して居る。然し豫備完全車が二千百三十二臺から二千五百三十六臺に増加すると共に營業機關車に對する豫備完全車歩合も亦二三・七%から二七・七%に増加せる爲機關車運轉の保障程度は高めら



れて居る。而して營業機關車に對する豫備完全車歩合は年間を通じて一七・八%(三月)を下つたことはなかつたが、一九二六—二七年度に於ては一四・二%(二月)に低下して居る。  
 斯くの如く營業用機關車中直接營業に使用した機關車は營業用機關車總數の約十分の一に過ぎないので殘餘は未使用のものであつて其の内の一部は更に修繕を要するものである。

(二) 貨 車

| 貨 車 總 數   | 一九二六—二七年 |        | 一九二七—二八年 |        | 一九二六—二七年度に對する歩合 |
|-----------|----------|--------|----------|--------|-----------------|
|           | 完 全 車    | 營業 貨 車 | 完 全 車    | 營業 貨 車 |                 |
| 內 譯       | 四〇三、六八〇  | 八九・六   | 四三〇、一一九  | 九二・七   | 一〇六・五           |
| 總車數に對する歩合 | 三三四、七九五  | 七四・三   | 三五八、〇一七  | 七七・二   | 一〇六・九           |
| 營業 貨 車 數  | 五九、〇三一   | 一七・六   | 六一、七八九   | 一七・三   | 一〇四・七           |
| 豫 備 車 數   | 一七・六     |        |          |        |                 |
| 總車數に對する歩合 |          |        |          |        |                 |

一九二七—二八年度に於ける貨車總數は一九二六—二七年度に比し一萬三千輛即三・一%を増して居る。更に完全車は前年度に比し六・五%を増し貨車總數の九二・七%(一九二六—二七年度は八九・六%)に當つて居る。  
 完全車は殆んど全部營業に使用され、豫備車は一九二六—二七年度に於て五萬九千三十一輛なりしものが一九二七—二八年度には六萬二千七百八十九輛に増加して居る。  
 二月に於ける豫備車數は一萬九千輛に減し營業貨車數の四・九%に當つたが前年同期に於ける豫備車數は二萬九千輛にして營業貨車數の八・一%であつた。

(三) 客 車

| 客 車 總 數   | 一九二六—二七年 |        | 一九二七—二八年 |        | 一九二六—二七年度に對する歩合 |
|-----------|----------|--------|----------|--------|-----------------|
|           | 完 全 車    | 營業 客 車 | 完 全 車    | 營業 客 車 |                 |
| 內 譯       | 二一、二七二   | 一七、四四二 | 二二、三六三   | 一八、九九五 | 一〇五・一           |
| 總車數に對する歩合 | 八二・〇     | 一四、四三七 | 八四・九     | 一四、六四七 | 一〇八・九           |
| 營業 客 車    |          |        |          |        | 一〇一・五           |

附 錄 一九二七—二八年度鐵道運輸業績概況



|           |      |       |
|-----------|------|-------|
| 總車數に對する歩合 | 六七・九 | 六五・五  |
| 豫備車       | 八〇〇  | 一、六五七 |
| 總車數に對する歩合 | 五・五  | 一一・三  |
|           |      | 二〇七・一 |

一九二七—二八年度に於ける客車總數は一九二六—二七年度に比し五・一%を増し客車總數に對する完全車歩合は前年度の八二・〇%から八四・九%に増加して居る。

新造客車中營業に使用したものは極めて僅少であるて其の大部分のものは豫備車であるが客車總數に値する歩合は一九二六年度に五・五%であつたものが一九二七—二八年度には一一・三%に増加して居る。

### 七、従業員數及勞銀

一九二七—二八年度に於ける鐵道従業員總數は百十三萬七千人にして一九二六—二七年度に比し三萬三千人即三%を増して居る。然し一九二六—二七年度の従業員總數には常設機關費支辨に依る従業員を含めてないのに一九二七—二八年度の従業員總數には上述の常設機關費支辨に依る従業員を算入しあるが故に一九二七—二八年度の従業員總數は前年度に比し幾分過多となつて居るのである。

營業費支辨に依る従業員(臨時及季節従業員を含む)は生産量が前年度に比し七・九%増加し居るにも拘らず前年度の百萬四千人から九十九萬三千人即一・一%を減じて居る。

新事業及復興事業費支辨に依る従業員數は殆んど二倍に増加し前年度の三萬五千六百から七萬人に増して居る。

附帶業務機關の従業員は前年度の五萬四千四百人から五萬二千八百人に減じて居る。  
一九二七—二八年度に於ける従業員移動狀態を示せば左の如しである。

|                | 第一期     | 第二期     | 第三期     | 第四期       | 平均年     | 第一期に對する第四期の歩合 |
|----------------|---------|---------|---------|-----------|---------|---------------|
| 營業費支辨の常備従業員    | 八六〇、七三三 | 八六三、二二二 | 八五〇、〇七  | 八四三、六〇五   | 八五四、三九四 | 九八・〇          |
| 營業費支辨の臨時及季節従業員 | 一一一、〇三三 | 九、九三〇   | 二六、三五五  | 二〇二、七三三   | 一三八、四九〇 | 一六四・八         |
| 常備及臨時従業員總數     | 九八三、七六六 | 九五、一五二  | 九六、二四三  | 一、〇四六、三三八 | 九九二、八八四 | 一〇六・四         |
| 内 譯            |         |         |         |           |         |               |
| 基本的従業員         |         |         |         |           |         |               |
| (一)行政・技術係員及補助員 | 一九八、七六三 | 一九、五五九  | 一八六、五二二 | 一八二、九七〇   | 一八九、九五二 | 九二・一          |
| 内 鐵道管理局職員      | 二九、五九七  | 二七、五七一  | 二六、一九八  | 二四、九七六    | 二七、〇八五  | 八四・四          |
| (二)運送係員        | 二六八、九三三 | 二七六、八三五 | 二七五、三二〇 | 二九、四八八    | 二七、六四四  | 一〇〇・三         |
| イ、機關車乗務員       | 六三、四五五  | 六五、六六四  | 六六、三三三  | 六七、一一一    | 六五、六九一  | 一〇五・八         |

604  
69



|             |         |         |        |         |        |       |
|-------------|---------|---------|--------|---------|--------|-------|
| 口、塗油        | 二〇、八三七  | 二、八七四   | 二、一〇八  | 二〇、八一五  | 二、一八四  | 九九・九  |
| ハ、車掌        | 六五、九三三  | 六、七七七   | 六四、九一七 | 六二、六八六  | 六五、〇七〇 | 九五・二  |
| ニ、驛員        | 五五、二三三  | 二四、一〇五  | 三三、三三三 | 三三、三六八  | 二四、〇一〇 | 九三・七  |
| (三)其 他      | 二七、三三三  | 二六、四七七  | 二四、四六一 | 二三、〇九四  | 二五、三三六 | 九六・四  |
| 補助的従業員      |         |         |        |         |        |       |
| (一)運送係員     | 一五、六二五  | 一八、二二二  | 一八、八二二 | 一八、一四五  | 一七、六九九 | 一一六・一 |
| (二)其 他      | 四九、九八三  | 六五、五五九  | 五三、〇三三 | 三八、八六四  | 五、六〇三  | 七七・八  |
| 修繕及復興従業員    | 三五六、〇四九 | 二八四、四二四 | 三五、一八〇 | 三七五、九二八 | 三三、八九五 | 一〇五・六 |
| 内車輛修繕工場員及職工 | 二三、六六七  | 二八、七二五  | 二五、九五五 | 二六、〇五二  | 二八、五九九 | 九三・八  |

一九二七—二八年度に於ける常備従業員の一ヶ月平均勞銀は六十八留九十八哥にして一九二六—二七年度(七十二留九十七哥)に比し五・八%を増して居る。

### 八、機關車燃料費

機關車に使用したる燃料の總數量は六百八十八萬九千噸にして前年度に比し八・九%を増して居る。使用燃料の増減歩合を燃料種別に示せば左の通りである。

|     |           |           |
|-----|-----------|-----------|
| 原 油 | 一九二六—二七年度 | 一九二七—二八年度 |
| 薪   | 一一・五%     | 一一・九%     |
| 石 炭 | 四・〇%      | 三・一%      |
|     | 七三・五%     | 七三・〇%     |

一九二六—二七年度に於ける十萬噸料當燃料消費高は〇・三二〇噸であつたが一九二七—二八年度に於ては〇・三二五噸に増加して居る。

用度課倉庫に於ける燃料貯藏高は左の如くである。

| 種 別        | 一九二七年十月一日現在 | 一九二八年十月一日現在 | 増 減 歩 合 |
|------------|-------------|-------------|---------|
| 薪 (單位千立方米) | 四、四一六       | 四、三七一       | 九九・二    |
| 石 炭 (單位千噸) | 一、九二二       | 二、二五九       | 一一七・五   |
| 原 油 (同上)   | 三九九         | 四七一         | 一一八・〇   |

### 九、營業費及營業成績

一九二七—二八年度に於ける營業費總額は十四億二千八百萬留にして一九二六—二七年度(十三億七千三百萬



604  
69

附 録 一九二七—二八年度鐵道運輸業績概況

一七〇

留に比し四・二%を増して居るが營業係數は一九二六—二七年度の八四・二%から七八・九に%減じた。斯くの如く營業係數が良好となつたのは運輸生産單位に對する支出が減少した丈收入が増加した結果である。

—終—









凡 例

- 既成鐵道
- - - 未成鐵道
- ==== 主要道路
- · - · - 國 境