慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	最近のソ連鉄道の現状と政策
Sub Title	The transportation policy and it's condition in the Soviet Union
Author	加藤, 寛
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	1954
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.47, No.6 (1954. 6) ,p.669(83)- 682(96)
JaLC DOI	10.14991/001.19540600-0083
Abstract	
Notes	資料
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19540600-0083

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

丸　　太			斤 160	5				
割　　材			608	51	斤 580	62		
竹　　材			?	50	?	27		
其ノ他ノ板			平方尺 6,330	789	平方尺 7,253	1,344	9,464	1,503

木材	楠材	立方尺 431	圓 540
	檜材	42,089	52,326
	其ノ他	752	1,447
板類	樟板	平方尺 13,323	2,341
	檜板	5,330	845
	其ノ他	106,816	9,107

本表は、臺灣總督府第一二～一六統計書・移出品數量及價額より作成。

（註十七）朝鮮に對する進出の先鞭となつた鴨綠江採木公司は、明治四一年五月一四日の正式調印を以て發足したものである。（鴨綠江採木公司編・鴨綠江林業史・大正八年六月刊・一四九～六〇頁）乍然、これよりさき、陸軍は既に木材廠の設置を完了してゐたものと考へられる。（前揭・大日本山林會報・第三〇八號―明治四一年七月一五日刊「木材廠襲擊さる」・「木材廠長の更迭」參照。）

（註十八）例へば、北海道に對する、三井物産（明治四四年）、住友林業（明治四一年）、王子製紙（明治四三年）、小樽木材、（明治四一年・大倉喜八郎の支配下に入る）等。

樺太―三井物産（明治四五年）、王子製紙（大正三年）等。

朝鮮―三井合名（明治四四年）等。

臺灣―藤田組（明治三一年）、三井合名（明治三八年）等。

尙、これと前後して、當時既に南方に對する開發の企圖せられてゐたことを記してをく。即ち明治四四年一〇月一二日、森村市左衞門等により設立された「南亜公司」がそれである。（芥川醒・株式會社南亜公司沿革・昭和一三年刊）

（註十九）これと同時に、各地に設立された地方山林會の役割を見逃してはならない。

（註二十）明治四四年四月四日・農商務省令第一六號。

（註二十一）明治四四年四月八日・農商務省令第一五號。

（註二十二）明治四四年七月森林組合に對する低利金融の供與を、農商務・大藏・遞信の三次官より、各府縣知事・日本勸業銀行總裁・各府縣農工銀行監理官に通知す。

（註二十三）明治四四年七月・林第三九五六號、山林局長より各府縣知事に對し、森林組合に對する低利資金の融通につき指示・要請を行ふ。

（未完）

最近のソ連鐵道の現狀と政策

加藤　寛

一　概　說

ソ連の運輸交通の發達は、工業化の發展と密接に關係している。どこの國でもそうなのではあるが、特にソ連の場合には、廣大な大陸に擴がつている各種企業を結びつけるために重要なのである。例えばクズバスの石炭とマグニトゴルスクの鐵鑛とがチェルヤビンスクのトラクター工場に運ばれ、ここで作られたトラクターはウクライナ、中央アジア、極東に運ばれて農業に使用される。同時にこれらの地域は、バクーやその他の地域からトラクターのための石油をもつてこなければならない。こうしてでき上がつた農産物は、何百何千マイルも離れた町に送られていくのである。このように廣範な地域で計畫經濟をやつて行くためには當然、巨大な輸送力をもつ輸送組織が必要とされるわけである。

輸送手段には鐵道・河川・海上・自動車・航空の諸手段が考えられるが、航空輸送は輸送能力が比較的低いためまだ鐵道の發達しない僻地への輸送や至急便や醫療品輸送に使われている他は餘り重要な輸送手段となつておらない。また自動車輸送は近時道路改善とともに發達してはきたが、まだ他の輸送手段に較べると立ちおくれており近距離輸送に重點がおかれているにすぎない。海上輸送は港が一年のうち三～九ヵ月凍り、人口數の少ない所にあるため、少數の港しか活躍していない。尤も北洋航路の開拓など見るべきものはあるけれども、何よりも河川・運河の輸送が水上輸送の大部分を占めている。自然的にソ連の水路が航行に惠まれていることは勿論、運河の開拓も極めて發達している。しかし鐵道に較べて河川輸送は、運賃が安いが速度がおそいし、また河のある地域に限られる。從つて不急な容積の大きい貨物を運ぶには有用であるが、急速に發展して

〔第1表〕　貨物輸送量（億トンーキロメーター）の比較

<table>
<tr><th>年</th><th>1913</th><th>1922～23</th><th>1929</th><th>1932</th><th>1940</th><th>1945</th><th>1950（目標）</th><th>1950（B）</th><th>1951（B）</th><th>1952（公表）</th></tr>
<tr><td>鐵道</td><td>657</td><td>235</td><td>1,129</td><td>1,693</td><td>4,150</td><td>3,140</td><td>5,320</td><td>6,010</td><td>6,730</td><td>7,470</td></tr>
<tr><td>河川</td><td>372</td><td>129</td><td>184</td><td>251</td><td>360</td><td>185</td><td>490</td><td rowspan="3">1,070</td><td rowspan="3">1,200</td><td rowspan="2">944</td></tr>
<tr><td>海上</td><td>不明</td><td>不明</td><td>104</td><td>182</td><td>230</td><td>不明</td><td>510</td></tr>
<tr><td>トラック</td><td>不明</td><td>不明</td><td>不明</td><td>11</td><td>90</td><td>不明</td><td>250</td><td>279</td></tr>
</table>

行く經濟にとつては鐵道輸送がやはり主となる。

この鐵道輸送の主導性の原因は、鐵道が自由に資源のある場所に敷設され、天候・氣候にかかわりなく輸送できるという特徴が、ソ連の要求と合致したものである。この主導性を貨物輸送量についてみると、第一表の通りである。（註二）二〇年間以上、鐵道輸送はソ連の貨物運搬の大部分、つまり七五％位を輸送しており、河川輸送は一五％、沿海輸送は一〇％以下、トラック輸送は五％以下となつている。

二　鐵道組織の發達と現狀

ソ連鐵道網は一見して明らかなように、西方地域、とくにレニングラード、モスクワに連絡している線路が壓倒的に多く、東方程線路は少なくなつている。このように偏つた理由はロシアの人口が偏在し、また資源が偏在していたということの他に歴史的な理由もある。それはツァー政府が西方に鐵道を敷設したということである。その目的は、この西方地域の鐵道建設がバルチック海、黑海を經て、西歐に穀物を輸出するため最も必要だつたという經濟的事情と、更にこの地域に鐵道を建設しておくことは、最も軍事的に重要であるこの地域に極めて迅速に軍隊と物資とを送ることができるという政治的事情に基いた。

ソヴェト新政權は帝政ロシアから約六萬キロの鐵道網を引きついだ。新政權のまずなさねばならなかつた仕事は、國内戰と外國干渉戰中に受けた損害を、できる限り早く復舊することであつた。そして更に經濟の新しい必要に應じて建設を進めることであつた。この仕事は計畫期前に大略完成した。

第一次五ヵ年計畫期に入ると、政府は鐵道に對する投資を節約することに專念した。例えば一九二八～三三年間に軌道の全長は七％增加しただけなのに、貨物輸送量は八二％も增加している。この增加はもちろん政府の意圖に從がつて、設備や軌道の利用を強化することにより可能となつたものである。しかしそれでもなお增大する貨物をさばききれなかつた。例えば一九三三年頃、鑛山や鐵工場や輕・食料工業などには生産物が運びきれないで堆積され、生産の阻害となり、またレールやパイプなど鐵道自身に必要なものさえ輸送できない狀態にあつた。一九三四年末頃には三百萬トン以上の木材、二百萬トンの石炭、百萬トンの鑛石など千五百萬トンもの貨物が運びきれずに堆積されていた。

政治局員カガノヴィッチが登場したのはこの危機の時、一九三五年であつた。彼は鐵道に對する資材の供給に重點をおいた。例えば一九三五年に生産された鋼鐵の五分の一以上――これは一九三二年の二倍に當る量――を鐵道に供給した。こうして危機を脱してから、ソ連の鐵道は技術の改善に乘りだした。複線は一九二九年の六千キロメーターから、一九四〇年に約二萬五千キロメーターに增加したし、軌道の約四〇％は重量軌道であり、運搬力增加には新しい機關車と大きな貨物車が導入され、一九四〇年迄に約千九百キロメーターが電化線となるなど著しいものがあつた。しかしなお事故の頻發、設備維持の缺點など不充分な點があつたのである。

第二次大戰によつてソ連鐵道の發展は一時杜絶された。大戰による損害としては軌道六萬五千キロメーター、鐵橋一萬三千、驛四千百、機關車庫三一七、修理工場一二九、その他多數の車輛・機關車が破壞された。この被害はもちろん輕少とはいえない。しかし一九四五年末に軌道の全長は一九四〇年末より長かつたのである。尤もこの長さの中には戰時中作られた新軌道一萬千キロメーターが含まれている。だがそれを別としても一九四五年末に一九四〇年末より長かつたということは、大戰で損害を受けながらも直ちに軍事的要求のために新軌道が戰線の背後に作られたということ、またウラル・中央アジア・西シベリアの工業發展に應ずる軌道が敷設されたということを示すものである。

一九四六年初、ソ連の主要軌道延長は一一萬三千キロに及んだ。第四次五ヵ年計畫として次のことが考えられた。

(1) 戰災地の鐵道網を復興すること
(2) ウラル・シベリア地方新工業地の輸送量を增加すること
(3) 冬季運轉を可能にするため、電氣・ディーゼル機關車を使う
(4) 機關車七、五八五輛、そのうち電氣車五五五輛、ディーゼル車八六五輛
(5) 貨車四五萬二千五百輛　客車六千輛
(6) 新線建設七、二三〇キロ。そのうち三、五五〇キロはシベリア地方に敷設する。總軌道全長は一二萬三千二百キロになる。
(7) 電化線五、三二五キロ
(8) 複線一萬二千五百キロを復舊または新設する。
(9) レール四五〇萬トン、枕木一億八千五百萬本

右計畫の成果については次のような發表があるだけである。一晝夜平均積荷量は計畫目標を三％超過し、これは四〇年の一二一％である。（一九四〇年は九萬八千、一九四二年に四萬三千、一九四九年に一〇萬五千、かくて一九五〇年に一一萬八千五百八〇となる）また貨車一日平均走破距離は四〇年より四・六％增加。新線は北部・中央アジアに敷設され、電化された軌道の大部分は大都市とその郊外線であつた。

第五次五ヵ年計畫では次のことが目論まれている。まず新線敷設として

(1) アバカン～アクモリンスク間。これによつてマグニトゴルスク～アクモリンスク～パブロダル～グルンダ～バルナウル～スターリンスクが結びつき、第二シベリア鐵道となる。
(2) チャルジョウ～クングラード間。これはアムダリヤ川左岸に沿つてカラクム砂漠とカザフスタンの油田およびカスピ海の港グリエフとを結合する。
(3) クラスノヤルスク～エニセイスク間。これはエニセイ河

左岸に沿う。

(4) アグルィズ〜ブロニノ〜スルグート間。これは北ウラルからヴォルガ沿岸地方への通路となり石油開發に役立つ。

(5) グリエフ〜アストラハン間。これによつてウラルからザカフカーズ地方へ、またウラルからドンバスへの通路となる。

〔第2表〕　主要軌道の全長（キロメーター）

年	1913	1917	1919	1926	1935	1940	1945	1949	1950（目標）	1955（目標）
總計	58,549	63,252	31,494	75,721	84,367	106,102	112,868	118,000	123,200	141,275
ウラル・シベリア中央アジア	14,540			23,062	26,839				120,098（推）	138,173

（註）上の數字は1950年迄 Schwartz の前掲書 P.335 によるものであるが（推）は1945年全長に第四次五カ年計畫新設目標7,230を加えたもの。第五次五カ年計畫計畫では，第四次の2.5倍だから，1950年全長プラス18,075。但し，第四次目標の實績は不明であり，尻上りに計畫は超過遂行となつたが，五カ年間全體としては若干未遂行となつている。また第五次計畫は1953年現在遂行率104%となつている。

軌道の電化發展は次の通り。

〔第3表〕

	1945年	1950年（目標）	1955年（目標）
キロメーター	1,700	7,025	28,025

複線の發展は次の通り。

〔第5表〕

	1940年	1951年
キロメーター	42,440.8	127,322.4

また車輛の改善も行なわれ、貨車も大型となり最高六萬キロを積むことができる。機關車は電氣機關車が增加し、現在、牽引力三萬五千キロ、最高スピード一一〇キロ時の2—D—D—2號、牽引力三萬キロ、最高スピード一六〇キロ時のB—B+B—B號が建造中である。（註三）

三　貨物輸送

以上がソ連の鐵道についての大略であるが、最も重要な點は貨物の輸送に對して鐵道がどれ位の役割を果したかでなければならない。以下この點について考察を加える。

まず我々は第一表において貨物輸送量を掲げたが、更に諸說と比較したものは第六表である。

〔第6表〕

億トン－キロメーター	1940年	1945年	1946年	1947年	1948年	1949年	1950年	1951年	1952年	1955年（目標）
シュバルツ	4150	3140				5250				
ブラックマン	4150	3140	3370	3530	4480	5240	6010	6730		
公表前年比			+13%	+10%	+19%（40年水準に回復）	+17%		+12%	+9%（40年より+80%、50年より+23%）	50年より+35〜40%

若干、數字にちがいがあるが、しかし全體としての發展の傾向を知ることはできる。この發展傾向をブラックマンは生產高の發展と比較している。しかしこの比較は決して嚴密なものではない。それはソ連の公表數字が明確でないからである。（註四）

第七表で示されているように、ソ連の生產がどのようなテムポで成長したかということについては、どの資料によつて計算するかによつてかなりちがつてくる。例えばジャスニーの純國民生產物の成長率は一九二六〜七年「眞實」價格で計算したものであり、グロスマンの純國民生產物の成長率は、ウェイトに期初價格と期末價格とを用いた、二數の平均によつたもので

〔第7表〕

年平均成長率（%）	1928～37年	1928～40年	1948～51年
總貨物取引高（トン－キロメーターの場合）	15.5	13.0	14.7
ジャスミーの諸國民生産物	8.8 8.0	8.1	13.1
クロスマンの諸國民生産物	6.5～7.0	—	6.5～7.0
ジャスミーの商業口生産	9.0	8.5	12.2
ジャスミーの商口業生産	12.4	11.0	14.0
ホッジマンの大口業商生産	15.7	—	—
ホッジマンの22部商口業生産	—	9.9	17.0
フラックマンの6構造部門生産	10.0	8.6	10.7

ある。ホッヂマンの大規模工業の粗工業生産物の成長率は一九三四年の附加價値を基礎として一九二八～三七年間を算出したものである。次のホッジマンとフラックマンの計算は限られた財の成長率であるから全體の工業的發展を示す數字ではない。以上のように種々な數字が算出されているけれども、これらを指標として生産テンポと輸送テムポの發展との關係をフラックマンは考えるのである。

まず貨物取引高の成長率と純國民生産物の成長率とを比較すると、ジャスミーの計算でもクロスマンの計算でも、成長率テムポは貨物取引高の方が明らかに大きい。また粗工・農業産出高と較べても貨物取引高の方が大きい。しかし純國民生産物の場合よりも粗工業産出高の場合の方が、貨物輸送の擴大と生産物擴大との間の差が少ない。ということは貨物輸送と工業産出高とは殆ど同じテムポで成長しているということである。ただし基礎財産出高の計算（フラックマンの）では貨物輸送の成長率の方が大きいことを示している。

かくて貨物輸送と産出高との關係を示す第七表から結論的に云えることは貨物輸送の成長テムポは概して生産高の成長テムポを超えているということ、しかし工業生産高の成長テムポと貨物輸送の成長テムポとは大略一致しているということである。

次にこのようにして增大してくる貨物量によつて、各種輸送手段の平均輸送距離がどうなつたかを見てみよう（第八表）。

〔第8表〕　主要輸送手段の貨物輸送平均距離（キロメーター）

	1928年	1932年	1937年	1940年	1947年	1950年目標
鐵道	598	632	686	700	710	690（實績 739）
河川	867	534	494	488	530	542
海上（國內）	795	1,035	702	714	不明	1,245
自動車	9.2	9.5	10.9	10.4	12	13.9

この表は鐵道貨物の累加的增大につれて、平均輸送距離の增大傾向を示している。そしてこの鐵道貨物の平均輸送距離の增大傾向は、貨物量の增大によつたことはもちろんであろうが、しかしなお輸送距離そのものが增大したということが考えられる。このことを知るためには鐵道の貨物量が全貨物量に比して減退しているに反し、鐵道のトン－キロメーターは却て增加しているということが判れば よい。第九表の〔A〕は鐵道貨物量の全貨物量に對する%が減退していることを示し、〔B〕は鐵道貨物輸送トン－キロメーターの%が全體に比して增加していることを示している。つまり鐵道のパーセントは一九二八年の八一・〇八%から、一九五〇年八四・八九%となつている。

〔第9表〕

	〔A〕貨物輸送量パーセント					〔B〕總貨物取引高（トン－キロ）パーセント					
	1928年	1932年	1937年	1940年	1950年（目標）	1928年	1932年	1937年	1940年	1945年	1950年（實績）
鐵道	85.87	80.38	83.86	83.93	82.06	81.08	79.78	84.92	85.27	88.2	84.89
河川	10.06	14.08	10.84	10.28	9.74	13.8	11.83	7.92	7.38	5.06	6.78
海上（國內）	3.46	4.02	3.94	4.29	5.75	4.34	6.5	4.07	4.44	3.65	3.81
自動車						0.17	0.52	2.08	1.83	1.12	2.82
航空	0.6	1.53	1.36	1.50	2.45	0.61	1.37	1.01	1.09	1.97	1.69
總計	99.99	100.01	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.01	100.00	99.99

かくて鐵道貨物輸送距離そのものの増大傾向が認められる。然しこれは絶對數の表ではないのでどれ位輸送距離の増大がトン―キロメーターの増加に影響をもち、またどれ位の貨物輸送量の増大がトン―キロメーターを増加させたか不明である。今これを概算してみよう。このためには、貨物量を固定しておいて輸送距離が増大した時のトン―キロメーターと、輸送距離を固定しておいて貨物量が増大し時のトン―キロメーターとを比較してみればよい。例えば一九二九年から一九五〇年の間の増大についてみると第一〇表のようになる。

〔第10表〕

	貨物量（億トン）	平均輸送距離（キロメーター）	総貨物取引高（億トン―キロ）
1928年	1.56	598	930
1950年	8.13	739	6,010

この表から貨物量が増加せずに輸送距離が増加した場合のトン―キロを求めると、

(1928年貨物量)1.56億トン×(1950年輸送距離)739km＝1,152.84億トン・キロ

これを一九二八年の億トン―キロと較べると約二二〇億トン―キロの増加となる。次に輸送距離が増加せずに貨物量が増加した場合のトン―キロを求めると

(1928年輸送距離)598km×(1950年貨物量)8.13億トン＝4,81.74億トン・キロ

これを一九二八年の億トン―キロと較べると約三、九三〇億トン―キロの増加となる。この二つの結果――二二〇億トン―キロと三、九三〇億トン―キロ――はそれぞれ、輸送距離のみが増加した場合と貨物量のみが増加した場合との總貨物取引高の増加を表わすものである。だが實際の一九五〇年總貨物取引高の増加は、輸送距離と貨物量との兩者の増加のためであり、前述の計算からすれば、その約五・三％が輸送距離増加のためで、殘り九四・七％は貨物量増加のためであつたということになる。

貨物量の増加によつて總貨物取引高のトン―キロが増大することはよいが（後述）、貨物輸送距離が増大するということは個々財の輸送率を低める可能性がある。鐵道の貨物平均輸送距離の以上のような上昇は、從來水上によつて運んでいた長距離輸送の貨物が、鐵道にまわされたということであり、その一方鐵道の短距離輸送の貨物は、新しく擡頭した自動車にまわされたためであつた。このように鐵道の平均輸送距離が増大しているということを、更に知るためには鐵道による個々財の輸送距離頭を見るとよい。

〔第11表〕　鐵道による貨物の平均輸送距離（キロメーター）

	1928年	1932年	1937年	1940年	1945年	1947年	1950年（四頭）	1960年（四頭）
1. 石炭・コークス	615	662	709	701	693	675	640～660	600～650
2. 石油・油製品	728	891	1,234	1,234	1,115	1,074	950～1,000	900
3. 鑛石	397	528	633	562	702	642	560～580	550
4. 鐵金屬	786	914	1,004	966	1,124	不明	900～1,000	900
5. 鐵鋼建設材	273	274	285	253	228	不明	240～250	不明
6. 木材	671	681	932	1,019	708	860	1,000～1,100	900
7. 薪	269	253	261	252	不明	不明	不明	不明
8. 穀物	949	744	689	736	1,153	不明	700～750	650～750
1～8 計	593	631	653	657	不明	不明	不明	不明
9. その他	608	634	805	836	不明	不明	不明	不明
10. 總計	598	632	686	700	790	710	690	600～650

このように一九四五年迄は輸送距離が増加している。從てこの年迄の年々總貨物取引高の増加は實の所、輸送距離の増加がなかつたらもう少し少ない筈である。それはともかく、石炭・鑛石・金屬の輸送距離がこのように増加したことの最大の原因は、主要消費地から遠く離れた東方に第二の冶金工業地ができたということである。この工業地の東方移動が農業のトラクター化と自動車の増大につれて石油輸送距離の増大を促がした。また木材の場合には、ドンバスやカザクスタンのような森林地の急速な工業化や森林の開拓がボルガやドニェプルの加く航行可能な河川の根據地の近くになされたため、森林が河川から離れ、實質的に輸送の距離を長くしてしまつた。

以上のような特殊事情の他に、政府のアウタルキー政策によつても貨物平均輸送距離が長くなつたと考えられる。例えば革命前は石炭の殆どを輸入していたレニングラード地域も、五ヵ年計畫期には、一、六〇〇から一、七〇〇キロメーターの輸送をして國内石炭を使用するようになつた。また穀物も一九一三年以前には滿洲から輸入していたが、今では五、〇〇〇キロメーターの距離をシベリア經由で運んでいる。このような理由の他になお交叉輸送の増大が輸送距離を増加したことも考えられる。つまりソ連の工業化に伴なつてしばしば工場に近い地方では産出しない品質の石炭を要求するというようなことが起つた。また同じような現象が特殊目的に使う金屬や機械を多く使う工場に起り、このことからも平均輸送距離が増加するような重複した輸送が行なわれたのである。

總貨物取引高（トン―キロ）増加をもたらす原因の一つはこのような輸送距離増加であるが、その他のもう一つの原因である貨物量の増加について考えよう。前に計算したように總貨物取引高増加の九四・七％はこの貨物量の増加によるものである。既に見たように貨物量の増加は、生産量の増加とほぼ歩を一にし、むしろ若干凌駕さえしている。このような貨物量の増大は主として農業と工業との間の市場關係の領域が擴大した結果である。革命前に穀物粗産出高の約二六％が市場に出されたが、農業集團化が行なわれた一九三八年には四〇％になつた。更に集團化農業は個人的農業よりも多くの工業品を要求する。

〔第12表〕　産出高（トン）のうち輸送される量（トン）のパーセント

	1928年		1932年		1937年		1940年	
	鐵道	鐵道と水上	鐵道	鐵道と水上	鐵道	鐵道と水上	鐵道	鐵道と河川
生産物	85.6	86.7	87.6	89.5	91.6	93.2☆	91.9	93.1
石炭	74.4	161.5	76.2	154.7	81.0	162.6	95.2	126.5
石油	76.0	79.3	88.4	91.9	81.4	83.5	81.4	不明
鐵・鋼鐵	132.6	138.4	181.4	188.4	148.0	152.6	148.0	不明
鋼鐵	42.0	75.9	32.8	60.2	42.1	74.6	37.7	66.8
木材	21.1	23.3	34.0	38.9	32.3	36.9	37.0	41.5
穀物	57.9	不明	85.7	95.1☆	90.9	102.5☆	90.0	不明
セメント								

☆は海上輸送を含まない。

この第一二表から、石炭・石油・鋼鐵・木材・セメントなどは、總産出高の四分の三が輸送されていることが判明する。ただ穀物だけは、この表では大略三分の一しか輸送されていない。しかしこれは、一九三二年以後統計上の形式がちがつたためで、以前と同じ方法で計算すれば、一九四〇年に明かに五〇％以上になる筈である。以上六個の財の輸送率の傾向は代表的なものであつて、他の財も殆どみなこの率と同じ上昇傾向を示している。さらに一九四〇年以後大戰中、この六財はいずれも全貨物輸送の五分の三、あるいはそれ以上、輸送された。このことは勿論大戰中の特殊事情のためであつたとはいえ、この上昇傾向は戰後もかなり作用している。一九五〇年に鐵道と河川とによつて、六財の輸送された量は總貨物取引高の六三％以上になつている。また海上輸送も、正確なデータはないが、一九三七年に石油の内海輸送が一四二億トン―キロメーターだつたことから算出すると、六三・九％が輸送されたことになり、やはり貨物量の上昇傾向にプラスするものである。

四　輸送政策

ソヴェトの鐵道輸送政策の最高の目標は、輸送能力の向上ということである。このために第一八回黨大會でとられた中心的な課題は次のことであつた。

(1)　設備の完全利用。
(2)　資材の節約。
(3)　遠距離輸送の短縮化。

このことの達成を妨げる重大な問題は交叉輸送があるということであつた。この交叉輸送の原因としては、前述したような工業化の進展に伴なつたことの他に、計畫上の失敗によることも多かつた。また遠距離輸送の短縮についてとられた手段は、①鐵道貨物の一部を河川輸送によつて行なうこと、②工場を原料・消貨地の近くに配置すること、③各地域毎に相互に必要な各種生産を行なうこと、④全地域に固有の燃料基地・建設資材工業・廣汎な消費物資の生産を發展させることなどであつた。この②③④は輸送距離が短かくてすむような工場配置を計畫するということである。これはいわゆるブロック原理に基づくものであり、將來、期待されたように輸送距離を減じ輸送能率を高め得たとしても、地域特殊化の分業經濟を損なうであろう。

以上のような政策にもかかわらず、第一九回黨大會にはなお次のような缺點が指摘された。「多くの鐵道・汽船經營・自動車經營は、定められた貨物の積込や輸送の計畫を遂行していない。荷役の關係で車輛や船がむだに遊んでいる期間が長い。またいまだに不合理なとほうもなく長距離の鐵道貨物輸送がなくなつていない。」その他「燃料のつかいすぎ、無能な經營による損失などの結果多くの鐵道・船舶經營・自動車經營は資金をものすごくつかいすぎ缺損を出している。車輛・船舶・トラックをぞんざいにあつかつているばあいがまだたくさんあり」、トラックが空で走ることも多い。

このため第一九回黨大會では、數々の對策が立てられた。例えば操車率を高めるために電化、ディーゼル化、各種の技術的改善（複線擴大、構内線擴大、重軌化、ロールベアリング裝備、荷物積卸作業・保線・操車の機械化、自動閉塞裝置區間の擴大、

自動停止裝置區間の擴大、電動轉轍器の增加）、計畫遂行のために單獨責任制の强化、收益性向上のためにホズラスチョートの强化などである。しかし何よりも注目すべきは、第一八回黨大會以來、まだ解決されていない「遠距離鐵道輸送の全面的短縮、交叉輸送と非合理輸送の清算、および國內貨物流通における水運・自動車運輸の比重の增大」という課題である。

戰後、各鐵道局および貨物輸送諸企業の計畫機關に國家的規律の强化がなされる一方、石炭・コークス・石油製品・木材・泥炭・薪・穀物・小麥粉・建築材料などのノーマルな貨物流通の方向がきめられ實施され、また非合理な遠距離輸送貨物、または河川を利用できる場合の鐵道輸送貨物に對して高い鐵道賃率を課してきた。この運賃率は一九五〇年以來一九五二年前半迄に三回引下げが行なわれているが、遠距離高賃率の原則は變更ないと思われる。すなわち一九四九年改正の運賃率によると、近距離（五〇〇キロ以內）は比較的に低く、遠距離（千キロ以上）から急增する。それは近距離輸送を自動車輸送にまわし、遠距離輸送を避けて操車率を高めようとするものである。改正前、石炭一トンを一〇〇キロ運ぶ場合と一、五〇〇キロ運ぶ場合との差は二〇ルーブル六四カペクであつたのが、改正後は約二倍の三八ルーブル四四カペクになつている。このようにして遠距離輸送の短縮政策が實施されてきたのであつたが、なお解決に達していない。

また、この遠距離輸送・交叉輸送は、輸送計畫に缺陷があるということだけではなく、發送者が着驛を變更する場合のような輸送計畫の不履行や、容積の大きい貨物の輸送に水運を充分に利用していないことなどにも原因があり、これは當然鐵道局長の權限と責任を强化する方向に進まねばならない。

それでは遠距離輸送は將來短縮されるであろうか。

この課題を達成できる政策として最大の期待を擔つているのは、ブロック化である。そして戰後、鐵道貨物の輸送距離が短縮されたのはこのブロック化の結果であるとしばしば言われている。しかし事實は、大戰中、西部工業地帶が破壞されたため東部新工業地帶が中心となつて、輸送距離を長くしていたのが戰後、西部地帶の回復によつて短縮がなされたというべきであつて、新しい建設傾向としてはむしろ前述しているように輸送距離は長くなる傾向にあるのである。

その理由は第一に、ソ連はアメリカと違つて未開發の豐かな資源をもち、これら資源は極めて廣範に散在している。工業化の發展がこれら資源の開發、利用を意味する時、さらに輸送距離を長くする要因になるであろう。第二に短距離輸送を自動車にまわすということは、鐵道輸送距離を短縮する要因とはならない。第三に將來、輸送の合理化と近い資源の利用を增加するという政策は、鐵道輸送距離を短縮する要因となるかもしれない。しかしこれは第一八回黨大會以來のことであり、決して容易なことではないのである。第四に容積の大きい貨物の長距離輸送を水運にまわすという政策は、確かに鐵道輸送距離の短縮に役立つ要因である。しかしそれは、增大する貨物量を考慮する時、鐵道輸送量の長くなるのを防ぐ力しかないのではないか。（註五）

結局、貨物量が增大していく限り、鐵道輸送距離が短縮するということはなさそうである。

だが貨物量が工業化と共に減ずるだろうという見方もある。たしかに工業化の進展は、複雜な生產行程を必要とし機械の如き生產物が增大するであろう。これは明かに、生產物單位當りの價値を增大させ、實物生產高の成長率をトンで測定する場合と、ルーブルで測定する場合との差を增大させる。そこでもし總貨物取引高（トン—キロ）が實物生產高（ルーブル）の成長率と同じ成長率で增大しようとするなら、總貨物取引高は實物生產高（トン）よりも早いペースで成長しなければならないことになる。こういうことはまずあり得ない。

この他、近傍の石炭を利用することや、水力電氣の使用などの技術的發展が、貨物量の低下に役立つ要因となる。これはたしかに有力な要因であるけれども、現在迄の所、この技術的發展の結果は既に一九三七年頃迄に現われてしまい、さらに新しい技術的進步のない限り、貨物量の低下に役立たなくなつている。

投資についてみると、（註六）第五次計畫では運輸・通信への投資を第四次計畫より六三％增加するという。これは一九二八～三二年の五五億五千萬ルーブル（全投資の一四・四％）一九三三～三七年の一六一億二千三百萬ルーブル（全投資の一二・九％）一九四六～五〇年の四〇一億ルーブル（全投資の一六％）に對して六五三億六千三百萬ルーブルとなるものであるけれども、全投資中に占める比重に大きな變化はない。

以上の考察によつてソ連の運輸が大體順調に發展していながら、その中になお將來解決されねばならない問題を藏していることが明らかになつたと思う。そしてこの鐵道という一部門に藏される問題は、「ソ連經濟計畫の能率」という問題の縮圖として現われているのである。

（註一）H. Schwartz: Russia's Soviet Economy, 1950, New York, p.332. (B)はブラックマンの計算

（註二）戰前の發達については　前記H・シュバルツの著書の他

Balzak: Economic Geography of the USSR, 1945.

最近の發達については

Б. Бещев: Основные Вопросы Развития Железнодорожного Транспорта СССР.

>Большевик< но. 15, Август, 1952 г.

とくに數字上の發達については

Д. Загдимов: Основные Вопросы Развития Транспорта и Связи в Пятой Пятилетке,

>Плановое Хозяйство< но. 6, 1952 г..

概況については

H. H. Баранский: Экономическая География СССР, 1953Г.

以上の他マレンコフ報告、年次公表などを利用した。

（註三）The World's railway 1952—53

（註四）この部分は主として

J. H. Blackman: Transportation ＞A.Bergson,ed.: Soviet Economic Growth, 1953.＜を紹介・解説したものである。

（註五）鐵道の貨物增加率は第四次實績では四四・六％であるのに第五次目標は三五～四〇％と若干低められ、河川は四次實績二六％に對し、七五～八〇％の增加を第五次の目標としており、自動車は第四次實績增加率一三〇％に對し第五次目標では八〇～八五％增加豫定となつている。これは第五次の政策目標が、河川に重點をおき、鐵道の貨物を相對的に減らし、自動車貨物も相對的に減らすということである。

（註六）Carbutt: Russian Railways, p. 80

Kaplan: Capital Formation and Allocation, 1953.

（附註）ソ連の鐵道の發達を考える場合、勞働生産性をみることは重要な一つの指標である。この點について若干、レッディングの論文を參考しておきたい。(A. D. Redding: Employment and Productivity in the USSR Railroads, ＞Soviet Studies＜ July 1953.)

ここでいう勞働生産性は從業員數で鐵道輸送量を割つたものとして求められたソヴェト側の數字である。

ソヴェト鐵道の勞働生産性（千キロメーター）

1928…137	a	1945…275	e
1930…204	b	1946…283	
1933…254	c	1947…292	
1937…371	d	1948…334	
1940…364	e	1949…373	
1941…363		1950…393	

（註）a：旅客・貨物輸送の收入トン一キロで算出
b：實際の貨物輸送トン一キロで算出
c：實際の旅客・貨物輸送トン一キロで算出
d：實際の輸送キロメーター
e：バルチック鐵道や新領土を含む（これを除けば1940…397.2）

右の表はソ連鐵道の成長を大略示している。そしてアメリカの經驗からみて、右の成長は決して不合理ではない。

最後にソ連鐵道の成長を概觀する表を掲げておこう。

1928年＝100	1931	1934	1937	1940	1945	1950
雇用	127	129	145	169	174	204
輸送量	192	245	389	450	351	618
勞働生産性	151	190	271	266	201	293

（以上）

紹介

ドゥ・ルーヴァー著

「フロレンスの一織物會社」

Raymond de Roover "A Florentine Firm of Cloth Manufactures" Speculum Vol XVI, No. I, January, 1941 pp. 3—33.

渡邊國廣

メディチィ家は、中世のヨーロッパにおける最大の銀行家であつた。國際金融や外國貿易を第一とし、かたわら工場や鑛山の經營に關係していた。しかし產業資本家としてのメディチィ家のこのような活躍については、從來看過されている。ドゥ・ルーヴァー氏の近業は、メディチィ家のかかる活躍のうち、特にメディチィ家が投資するフロレンスの毛織物工場を扱つたもので、メディチィ家に關する同氏の多くの研究のなかでも特に貴重な一篇といわなければならない。

しかしこの一篇は、メディチィ家の活躍のうち、看過された面を取上げているというだけで、重要なのではない。ドゥ・ルーヴァー氏の近業は、フロレンスの毛織物工業に關する多くの研究のなかでも、特に注目すべき業績であつた。フロレンス經濟史の研究で著名なアルフレッド・ドーレンも解明し得なかつたフロレンス毛織物工業の一面が、すくなくともメディチィ工場に關する限り、この研究のなかで詳細に分析されているのである。現に、利用した史料がメディチィ工場について殘存する記錄類であつたため、主として毛織物組合の規約書によつた從來の研究では說明し得なかつた點が明確にされ、たとえ一つの場合にせよ、とにかく第十六世紀における會社の內部構成の實際が明白となつた。この意味でドゥ・ルーヴァー氏の近業は正に劃期的であり、フロレンスの毛織物工業に關する從來の研究には見られない新しい內容を持つものであつた。

*　　*　　*

一五三二年二月一日、ラファエロ・ディ・フランチェスコ・デエイ・メディチィ、その遠い親類に當るキィアリッシモ・ディ・ロレンソ・デエイ・メディチィ、ベルナルド・ディ・ドメニコ・バリョニィの三人が、フロレンスのヴィア・ポルタ・ロッサ區に、ラファエロ・ディ・フランチェスコ・デエイ・メディチィ會社を設立した。この會社の目的はもちろん毛織物の製造で、その總資本額は四、六五〇フローリンであつた。そしてメディチィ家のラファエロが二、四〇〇フローリンを、同じくメディチィ家のキィアリッシモが一、二〇〇フローリンを、又バリョニィが一、〇五〇フローリンを醵出していた。ただしバ