

海外事情

ソヴェートに於ける運輸の近狀

中部及東部歐羅巴に於ては、運送を除いては他に經濟上軍事上重要な要素はない。獨逸が英佛聯合國の封鎖を突破して自國貿易の確保を行ふには、東部近隣諸國の水陸運輸の能力及能率を増加する可能性に専ら掛つてゐると言つてよい。

差當つて最も注視されてゐるのは、ポーランドの河川、鐵道及ダニユープ河水路である。併し乍ら、結局の所、問題の解決はロシア側にのみ求めることが出来る。之はロシアのみが獨逸に龐大な不足物資を供給し得る有力資源を所有してゐるからである。聯合國側に對する獨逸の報復手段



は、ソヴェートと經濟協定を結ぶことであつた。この協定の下に於て、獨・ソ兩國の必要とする商品が生産され得るとしても（實は之は困難視されてゐるが）、獨・ソ通商協定は、該商品を送送すべきロシア運輸組織の能力に左右されることになる。

此の問題は、獨逸にとつては重大である。併し、米合衆國及加奈陀の面積を併せたよりも龐大な八百萬平方哩餘の領土を有するロシアにとつては第二次的な問題である。ロシア革命以來、ソヴェート運輸政策の唯一の目標は國內交通の完全なる組織を樹立することであつたから、事實、國際的運輸組織には注意が拂はれなかつたのである。所が二十年餘を經過した今日に於ても、ソ聯邦内の純輸送問題は

解決に程遠い状態である。之が獨・ソ通商發展に障害を與へる事は明白である。

ソヴェートの交通政策が、適性なる國內發展にあつたと云ふことは不思議ではない。帝政時代のロシアに於ける運輸組織の發達は遅々として進まず、貧弱な裝備しか持たなかつた。實際に於て、運輸組織は世界大戰の三箇年及内亂の數年間に歪曲され破壊されたのである。農業及工業を現在の程度に發達せしめるやう計畫が樹てられた時には、從來にない程適應なる運輸が重要となつた。運送は常に經濟發展の基礎である。特にソヴェートに於ては然うであつた。ソヴェートの新産業革命は中央統一の下に計畫され、該計畫が氣候風土を著しく異にせる領土全面に互つて行はれることになつてゐた。

ソヴェートの目標は自給自足を行ふことであつたから、鐵道運送及空運の二型態はアウトルキーの手段として選ばれた。此の國の道路及水路は、凍結並に洪水に侵され勝である爲ソヴェート計畫の全國的要求に奉仕することが出來な

いと思はれたからであつた。如上の理由で、今日長距離運輸を行へるものは鐵道と飛行機に依る輸送である。他方、相對的ではあるが道路河川及運河に依る運送は地方的である。

鐵道の發達は、外延的と云ふよりは、むしろ集約的である。従つてこれの目標は既設線の能率標準を引き上げることであつた。補助或ひは培養線網は未だ建設されてゐない。鐵道組織の延長は依然として不十分である。一九一三年の舊帝國領土内に於ける鐵道總延長は、三萬六千三百八十八哩であつた。一九二九年には四萬七千二百三十七哩では三〇パーセントの増加であつた。一九三八年には五萬六千八百六十五哩となり一二パーセントの増加を示した。總哩數の此の増加は、次表に示す貨物運送増加に比較して甚だ小である。

貨物運送統計 (1913—1938)

年次	哩 (單位百萬)	%	總哩 (單位百萬)	%
1913	132.4	100	40,830	100

1929	187.6	143	2,834	154
1930	238.2	181	77,788	190
1931	254.2	196	94,530	232
1932	267.9	210	105,221	257
1933	268.1	210	105,345	258
1934	317.1	241	127,284	312
1935	390.4	300	161,218	396
1936	438.2	367	201,056	492
1937	517.3	393	220,509	540
1938	568.0	430	244,873	600

かくの如く、鐵道網を延擴するよりもむしろ、既設線を集約的に利用せんとする政府の確定方針は、鐵道運送の密度を著しく上昇せしめるに至つた。ロシア鐵道は、世界の五づれの國の鐵道と同じく運輸が輻輳した。鐵道一哩に於ける應哩數は一九一三年の百十二萬から一九三七年の四百十萬に増加した。長距離運送をなされた貨物は多量に上り一九一三年に於ける平均運送距離は三百八哩であつたが、一九三八年には四百三十二哩に及んだ。

ソヴェート政府の慎重なる政策は、或る程度迄成功を收めた。新規建設の代りに集約的發展に依つて東部及南部に

新産業が創出された。近代的信號、自動連結、閉塞信號所の電化等が採用され、馬力の強大な機關車及搭載量の大きな車輛が使用された。軌道の集約的利用に加ふるに車輛は可及的に利用された。平均一日の積荷は、一九一三年の二萬七千四百噸から、一九三八年には九萬三千三百七十四噸に増加した。使用貨車數は一九一三年の四十七萬六千車輛に比して約七十五車輛に達し、一貨車に對する平均積載量は一五・二噸から二〇・八噸に増加した。

併し乍ら、この獲得せる成功には限度があつた。一日の貨車積荷が三四パーセント増加したとは云へ、之は依然として西歐工業國に比し著しく低い。ロシア鐵道運送の密度は又屢々混雜と可成の遲滞を齎らしてゐる。新建設を行はずして集約的發展策を講じたことは、運送範圍が著しく制限せらるゝの結果を導いたのは當然である。機關車は甚だしく不足を告げた。一九一三年及一九二二年の間に機關車數は二萬臺から六千臺に減少したのであつた。運輸成績は、一九一三年以來六倍も増加したが、現在では僅か二萬三千

臺の機關車しかない。ロシアの鐵道が（自國の要求に對してさへも）適當な自由な運輸活動を行ふとすれば、新線、就中補助線が必要となつて來る。現在の貨物運送は輻輳を來たし、制限を受け融通性を缺いてゐる。

次に成功を遂げたのは空運であつたが、之も亦明白なる制限を受ける。原料及工業製品の輸送は空運に依つては、大量に行ふことが出來ない。ロシアの空運に依る貨物輸送量は、他のいづれの國よりも大である。一九三八年には郵便をも含めて五萬五千噸に達してゐる。之を一九二九年の百九十六噸に比較すると實に雲泥の差である。航空路延長は、此の十年間に一萬一千三百九十七哩から七萬二千五百に増加した。而して、ロシアは世界に於て最長航空網を有してゐる。陸上運送が逢着する大困難と長距離運送の必要が空運の成長を促し、加奈陀に於ける如くに之は先驅的輸送發展の主要手段となつたのである。併し乍ら量的に觀て、ロシアの輸送問題は此の空運に依つて解決することが出來ない。

獨・ソ通商問題は云ふ迄もなく、道路又は水路に依る運送が、近き將來に於いて配給問題を解決し得ると期待することが出來ない。ソヴェートの鐵道輸送及空運の部分的成功に反し、ソヴェートの道路及水路の運輸は甚だ貧弱である。ロシアに於ける自然的國內水路二十六萬哩の内、運送に利用し得られるものは、僅か七萬哩である。但し天候不順の爲に著しく不規則である。が故に主として地方配給の爲運河の建設が留意されたが、時にはバルト海——白海、モスコ——ヴォルガ河、ヴォルガ河——ドン運河の場合に於ける如く、この國の大地域と海港とを連絡するやう計畫が樹てられた。

此の結果には左程觀るべきものがなかつた。河川及運河を利用せる運輸量は一九三三年に至る迄一九一三年の四千八百萬噸の水準に達しなかつた。事實、歐洲大戰が初まる前年には六千五百萬噸以上に昇つてゐた。之は、主として木材、石油及穀物の輸送増加に依つて生じたのである。所がこの増加すらも鐵道運送の發達に比較すると大したもので

ではない(上記の表参照)。一九一三年に推進機船五千五百五十六隻と其の他の船舶二萬四千八百八十六隻並に總積載量千三百萬噸を有してゐた河川船隊は、一九三六年迄に萎縮し推進機船三千七十隻、其の他の船舶六千五百七隻、總積載量僅か五百五十萬噸に著減した。運河に於ける平均輸送距離は三百三十哩にして鐵道に依る貨物の平均輸送距離四百三十二哩よりズット短距離である。ロシア運河を利用せるものは、主として地方運輸で之はソ聯の第二運送線と言ふことが出来る。水運に於ける主たる障害は凍結であるが、之は道路に於いても同様である。ソ聯の道路は全く驚く程幼稚である。凍結——及洪水——は道路に於ける實際的運輸に障害を與へるのみならず、之は又道路建設を著しく困難ならしめる。有效なる排水は殆んど不可能で路面は凍結と解水の交代に依つて破損が速い。ソヴェートは「既設道路」百三十六萬八千哩を有すと主張してゐる。所が、百十四萬六千哩は「自然的砂利道」として分類されてゐる。然るに、其の他のものは「舗装道路」として記録されてゐる

が、歐羅巴諸國の道路に近似せる路面を有するものは主として都市内又は都市の周圍に於ける極めて小部分である。かゝる事態が、ソヴェートの有名な自動車増産政策の背景である。一九三七年に於けるトラック及バス生産は十八萬二千臺にして、之は世界の自動車生産高に於いて第二位を占めてゐる(合衆國は八十萬四千臺、英國十一萬四千臺、獨逸は六萬三千臺である)。併し乍ら、之等のロシア自動車が長距離に互つて活動すべき道路は全然存在してゐない。之等の車輛は、地方運輸及軍用に供されるに過ぎない。併しロシアがフィンランドのカレリア戰線に多數の自動車を利用したことは特に注意すべきである。

ロシアに於ける以上の如き運輸機關の概觀すらも、ソヴェートが其れ自體の國內問題を殆んど解決してゐないことを明白に示してゐる。併し乍ら、二十年以上に互つて此の國內問題の解決のみを目標としてゐたのである。國內運輸だけにでも新設鐵道が何千哩も必要であり、之に伴ひ多額の機關車及貨車が要求される。新設の河川及運河船隊並に

國內水路及道路の全面的改造も又必要である。

今や、國境外への貨物運輸の試験が行はれてゐるが、其の負擔はソヴェートにとつて過重であると云ふことが出来る。フィンランド遠征は供給面に甚だしく不足を告げてゐた。獨逸への穀物及ガソリン供給は著しく圓滑を缺いてゐる。西部へ向かへる適當なる鐵道が缺いてをり、更に油槽貨車は大いに不足を告げ、ロシア鐵道と近隣諸國の鐵道との軌間に相違がある爲である。

獨逸の援助を得て西部の門戸を開かんとするソ聯の決定的方策は、其の内にかゝる事態を好轉せしめることであらう。ソヴェートは機關車及鐵道設備を獨逸に求めてはゐるが、鐵道車輛及自動車供給に對しては、其の他の外國には最早依存しない。穀物、飼料及少量ながらガソリンの輸送は水路に依りて増加し運送速度も早くなることであらう。併し乍ら、ロシアは現在戰爭に捲きこまれてゐる爲改造の餘裕がない。兎に角、ソ聯の不適當なる國內運輸組織の下にあつては、對外運送の極めて有效なる組織を樹てる

ことは困難と云ふべきである。(M・T生)

五月二十日から開かれた全國經濟部長事務打合會に於ける 商工省の指示事項

- 一、代用品の生産及び使用の奨励指導方針に關する件
- 一、資源回收の徹底強化に關する件
- 一、白金等の配給統制に關する件
- 一、アルミニウム屑の配給統制に關する件
- 一、輸出資金及び輸出品製造資金融通損失補償法施行に關する件
- 一、輸出毛織物國營検査實施に關する件
- 一、石炭品位取締規則の施行に關する件
- 一、石炭の中小需要者に對する需給調整に關する件
- 一、石油の配給に關する件
- 一、砂糖及び燐寸の切符制に關する件
- 一、セメントの需給統制に關する件
- 一、纖維第二次製品の配給統制に關する件
- 一、商業組合法改正に關する件
- 一、商工組合中央金庫の機構整備に關する件
- 一、低位株の地方流入取締に關する件
- 一、證券引受會社地方支店と地方有價證券業者との調整に關する件
- 一、物價統制の連絡調整に關する件
- 一、物價統制に對する官民の協力に關する件
- 一、公定價格の勵行に關する件