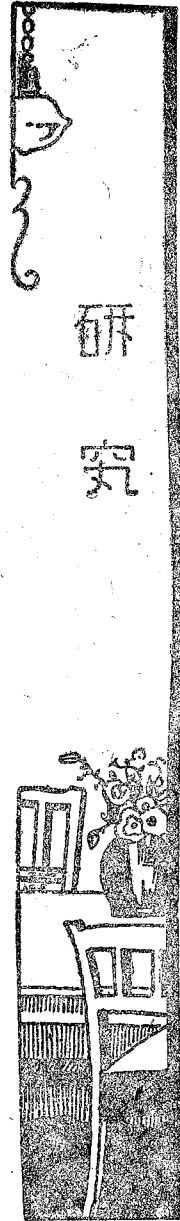


研究



東亞蘇聯領の植民政策と産業交通の概要

H T 生

地理的に見たる東亞蘇聯領と民族

曩に本誌は蘇聯領沿海州に於ける歴史産業交通の概況について掲載し以て讀者諸賢の參考に供したことがあるが、今や世界は歴史の一大轉機に際會して、過去一世紀半に互つて續けて來た政治經濟文化其他凡ゆるものは新組織の創成によつて一大轉回を試みんとしつゝあることは吾人の大いに注目するところである。獨蘇戰は既に過去二ヶ年の死闘を繰返し、益々凄愴苛烈の様相を持つに至り蘇聯の持つ抗戰力について蘇聯全領域の一割五分以上を

占めて東亞蘇聯の後方基地たる東亞蘇領は重要な意義を持つと思はれるが、殊に我國及び滿洲國とは蜿蜒數千裡に互つて國境を接し、其の接境地域としての觀點からするも東亞蘇聯領の歴史産業交通の大略を見ることは徒爾ではないと思はるゝのである。而して極東蘇聯領とは即ちソヴェート聯邦の盟主であるロシア共和國の極東政治管區を云ふのであつて、舊アムール、沿海、カムチャツカ、サガレン島の四州から構成された地域であるが、東はオホーツク海、ベering海に北の一部は北極海に臨み他の大部分はヤクト自治共和國に接し、西はロシア共和國の東部シベリ

ヤに隣し、南はアングル黒龍、ウスリーの河川に依つて滿洲國と内蒙古とに接して居るが、本邦樺太とは北緯五十度の緯線を以て接して居る所謂北緯四十二度以北七十度東經九十度から百九十度に互つてゐる。而して我國及び滿洲國と境を接して居ると云ふ地理的條件が極東の政治經濟界を規定する特殊な條件となつて居ると見ることが出来るのである。要するに一般に蘇聯領と云へば舊極東地方及び東部シベリヤを合した廣範の地域で、亞細亞大陸の最北東部に位するのであるが、面積は約四百七十五萬三千餘軒蘇聯總面積の二割強に當り、丁度我が領土の七倍弱、滿洲國の三倍強に相當するのである。而して極東地方の住民は之れを大別して古シベリヤ族、新シベリヤ族、ヨーロッパ族の三種に分類出来るが、古シベリヤ族及び新シベリヤ族は一括してアジア族とも云はるゝが、この内古シベリヤ族はアレアジアアト種族でアメリカン・インディアンとの血縁であるやうである。ヨーロッパ族は極東に於ける絶對的主權者で即ちスラヴ族である。彼等は十六世紀以降、シベリヤ及び極東に移動し來つて、人口的、政治的、經濟的に先住の諸民族を漸次壓迫して先住土民を衰亡せしめたのであるが、極東の人口率は精確に判明すること困難なるも千九百三十一年一月の統計に依ると、スラヴ人種は百六十六萬内男九十九萬二千女七十五萬七千と發表して居るが、蘇聯政府は極東の經濟軍事建設には不充であるとして、第一次五ヶ年計畫に於いては百五十

萬、更に千九百三十三年から同三十七年の第二次五ヶ年計畫には二百萬の移民を計畫したとのことである。

東亞地方の政治組織と帝政時代の植民政策

而してこの蘇聯東亞地方の政治組織は、ロシア共和國の組織の下にあつて蘇聯政治組織の一單位をなし、地方州、自治州、民族管區、行政管區、市及市區、區、村等に異々ソヴイエトの機關があつて各下部政治組織を構成して居る。而して各ソヴイエト機關の代議員は選舉に依つて選出されるのである。而してブリヤート蒙古自治共和國のみは、各州と其の組織は異なり、自治共和國として區の代りにアイマク族といふ行政區劃があつて、其の政治組織は形式的であるが、最高ソヴイエトの下に各人民委員部が存在して居る状態であるが、茲に帝政時代と蘇聯邦の極東に於ける植民政策を比較して見ると結論から先にすれば、帝政時代の極東植民政策は極東及びシベリヤの完全占領であつたが、大局に於いては失敗に終つて居る。露國移民局の説明によると失敗の原因は移民地が段々鐵道又は江岸から遠隔するに従ひ、交通が悪いからだと云つてゐるが、其他にロシア人が極東地方に在任せしは國防上バルカン問題の失敗に起因するものがあつて、東洋に海港を得る目的で其の軍隊を進めたる都合上、移民を招致したのであつたが其他は罪人の移住地として極めて不自然なる移民を出した爲め、

シベリヤ殊に極東地方に對しては、露人間に於いて一種の厭惡の情を感じしめたことも一原因であると種々擧げて居るが、帝政露國が千八百五十九年から同九十六年までの三十八年に莫大なる費用を投じて、同九十七年ウスリー鐵道、本線及び大シベリヤ鐵道がスレーチェンスクまで開通するに及び更に、東支鐵道も漸次開通するやうになつたから、露國民の移住も稍や數を増すやうになつて來たが、移民の最も盛んであつたのは日露戰役後即ち千九百六年から千九百四十一年までの九年間に、農民の移住數は十七萬餘を算し、過去五十年に於ける移民總數と略ほ匹敵してゐるが、

これに對して政府が費した金額も亦莫大のものであつたが、大局から云へばこの移民政策も決して成功の方ではないのである。元來帝政露國が極東に植民を送つた發生期の目的は、東洋に海港を得る侵略的なる目的に隨伴したもので、其の軍隊を進め侵略占領地を確保する守備軍人等を養ふ兵站補充の目的の下に出發したものである。従つて極東資源の如きは全然未知數であり、移住地の文化施設の如きに至つては何等の考慮は拂はれざるは勿論、交通運搬すら道路なき雪原を強行的に歩行させられたものであつて、従て大多數の移住者は南歐の安樂郷から、この難澁嶺路を約一ヶ年以上の日子を費して未開の蠻地に到着したものであつた。カスリン・バーネスは東方移住史に於て。……千九百四年から十四年間に西比利亞極東流入總數は五百十四萬千六百五十六名であるが

その反動として百十七萬七千六百八十名の流出者があつた。この夥しい多數の歸還者を生じたのは、設備の不完全と移民計畫方針が民族習慣宗教を異にする農民の流入に依つて、移住者のその環境に適應せしめる事に注意を失つた結果にある。其結果必然的に新舊移住者の軋轢が發展して、この軋轢とコザツク兵及警察との葛藤に加ふるに氣候の嚴酷さと、開拓者としての生活の辛さのため、多くの移住者はこれに代るべき手段として假令難者してゐても、元の親しみある生活に憧れるに至つたのである……と書いてゐるが、氏の云ふが如く帝政露國の植民政策は非常に指導哺育の點を缺いて居た結果失敗に歸して居る。

蘇聯邦の極東植民政策

斯くの如く帝政期の極東植民政策は飽くまで國防植民、侵略植民であつたが、蘇聯の極東植民は勿論從來の如く國防植民であることは何等の變化もないが、此國の社會主義的諸機構が生んだ特殊の事情に依る新しい意義が加はつて來たのにある。即ちエヌ、ベ・アルヒーポフは其著「極東地方」に於いて蘇聯極東植民政策の目的意圖に關して、

蘇聯歐洲の農村人口の過剰な諸地方の人口稀薄化は、現在最も重要な經濟課題である。即ち此等地方に於ける農業人口の過剩は其の農業の合理化に對する障害である。他面蘇聯内には植

民が其の將來の生産力發展への基本條件たる土地が存在する。と云つて、斯かる地方中には極東地方があると指して、

此の地方の住民の増大は國防的見地に於いても必要である。極東の國家的植民の意義が今日程重要な意義を持つたことは従前には殆んどない。「中略」實際的課題は露人の魚族捕獲業の發展にあり、之に依つて單に漁業の合理化を招來しその衰退を避け漁獲物の質を改善するのみならず、更に未だ極めて僅かに植民されてない海岸地方の植民を行ふことである。かゝる目的の最も適合するものは黒海沿岸の漁業地方から移民を極東に招來すること、彼等は亦副業として海岸地帯で家畜業に従事出来る。最後に鑛山業、加工業、交通建設業、土地改良業等にも勞働者が必要である。

と指摘して居るが、帝政期の植民は徹底した先住民の壓迫であつたが、蘇聯の東方植民も第一に居住民の増加策に重點を置いて他方先住民に對して壓迫を加へつゝあつて、歴史は新らしく轉じて暴民侵略の帝政露國の崩壞となり革命蘇聯となつたが、嘗て東漸こそは民族唯一の途なりと、東へ東へと行進したこの民族の宿命性は蘇聯となつても行進は止まなかつたのである。曩の世界大戰の勃發は露人の東方移住を一時停止せしめたが、國內の新しい政權に依る秩序が保たれると再度東方移住の行進は始まつたのである。而して政府の指導助成は帝政期よりは向上して技術的とな

り、地方に於ける機關として移住計畫の具體案を作成せしめ、舊住宅地の整理を援助し移住者に必要な事項を指示し、現地諸省には定住に關して種々の角度から調査研究が施行され、耕作地の選擇先住者の取締り、先住者と新參者の仲介耕農に必要な文化的機關の組織等を整備し、移住者の補助策として運賃の引下げ、免稅或は減稅、兵役の延期等非常に好條件の資金の貸付等が行はれたのである。彼の第一次産業五ヶ年計畫を見るも穀物、木材、鑛物、水力或は勞働力等總ての資源を統一目的の下に合理的に統合して一つの計畫企業經濟を確立するにあつたが、其の結果極東に於ける農業及び工業開發計畫が、この計畫經濟の舞臺に新しく登場して來たのであつた。彼の第二次五ヶ年計畫即ち千九百三十七年から千九百三十七年に於ける蘇聯極東植民政策は工業移民にも努力して居るが、これより前に極東赤軍と對日策戰の白熱化した時にも、極東には秘密裡に重工業地帯の建設が行はれて、對日策戰上必要な軍需品は極東で自給自足しようとの政策が採用されたことは最も注意するのである。斯の如き蘇聯邦社會主義的植民政策はこの國の統制力が強固なればなる程集約的となり、計畫的となることは當然のことであると思はるゝが、獨蘇戰勃發後の蘇聯の極東植民政策は其後進展を止めて、現状維持に勉めて居るやうである。

東亞蘇聯領の産業の概況

偕て蘇聯東亜の産業を概観すると、先づ礦物資源は豊富なる地下資源に恵まれてゐるが、全區域を通じて主要埋藏量は金一萬噸、鐵三十一萬噸、鉛八十一萬噸、亜鉛百三十八萬噸、石炭二千三百萬噸、石油三億三千九百八十萬噸、雲母千六百萬噸と云はれて居るが、即ち地下資源は鐵、金、銀、鉛、亜鉛、マンガン、錫、ウオルホラム、モリブデン、アンチモン、水銀、クローム、ニッケル、蒼鉛等の金屬礦物及び石炭、泥炭、石油、雲母、石綿、石墨、螢石、硫黃、石膏、耐火粘土、石灰石、岩鹽、曹達等の非金屬礦等多種多様である。農業に於ては、沿海地方、アムール河流域地帯を除くと氣候風土に恵まれない關係上不振であるが、全體極東地方の農業計畫はもとゞ第一次産業五ヶ年計畫に於いて又第二次産業五ヶ年計畫に於ても大した期待をかけて居らず、極東赤軍の充實に伴ふ軍需工業の企業化及び重工業資源の開発及び直接戰爭對策の必要から、極東の食糧は極東でと云ふ聲に従ひ彼のブリユツヘル政策に依る極東強化政策が農業政策にも極めて積極的となつたのであるが、東亜地方の農業は未だ自給自足の域には達してゐない有様である。最近確たる極東農業統計はないために確たることは判明せざるも、千九百三十六年度の播種面積は百二萬六千ヘクタールであるが、最近までの情報ではこれ以上飛躍したと

云ふ資料はないが、同三十七年八月の集團農刈入成績を見ると十七萬八千九百九十九ヘクタールで、同三十六年の同期の二十三萬七千ヘクタールに比して可成の不成績を示してゐる。その原因は第一に勞働力の不足であり、即ち農業よりも重工業方面への勞働の需要が旺盛なるために、勢ひ計畫の擴張耕作は不可能になりつゝある傾向である。其の結果機械化農業法が盛んに採用されつゝあつて、トラクターは三十三年の三千三百臺から同三十七年には四千五百六十臺となり、コンバインも六百六十五臺から千六百三十五臺に激増して居るが、然し其の實績は見るべきものはない模樣である。かやうの状態であるから極東に於ては現在農業部門に課せられたる最も重要な使命は、極東管區の食糧の自給自足である。現在極東は主食糧穀物の約三十五%を西部シベリヤ及びウクライナ地方から移入して居るので「ウクライナ」は獨蘇戰の結果食糧増産に大影響を受けてゐる。其の割合は勿論帝政期の滿洲穀物の流入から見れば遙かに少額ではあるが、然しながら稱するが如く又傳へられるが如く、極東の他の開發部門が盛大活潑となるとすれば、移入穀物のパーセンテージは漸増するであらうことは疑ふべきもないのである。而して極東に於ては農民を主として植民を大々的に行ひ、第一次五ヶ年計畫で人口百九十萬となし、第二次五ヶ年計畫ではこれを二百八十萬人に増加して、農耕地も千九百三十三年即ち前年度第一次五ヶ年計畫に於て百九萬ヘクター

に擴張せるを同三十七年の第二次五ヶ年計畫の完了期には三百三十萬ヘクタールにまで擴張するの計畫を樹立して、

	産高	需要	不足
一九三五年	三四・一	四〇・〇	五・九
一九三六年	三七・五	〃	二・五
一九三七年	四一・二	〃	過剩一・二

として農物不足もこれを補ひ、尙若干の過剩餘裕を生み出す豫定の基に計畫をたてたのであるが、植民及び農耕地の擴張も計畫と大なる違算を生じて、逆に工業移民増加のために食糧穀物は益々不足を告げる結果を來たして、戦時體制下の極東の農業對策は全く不振の状態に在るのである。畜産業は比較的盛んであるが人口に比例して家畜數は少なく、最近増産奨励が各牧畜地で行はれて居るが、林業に至つては其の森林面積は實に廣大にして二億二千萬ヘクタールにも達すると云はれてゐるが、現在製材事業は部分的の發展にして將來の問題に屬するが、併乍ら林業は蘇聯東亞地域に於ける最も有望の産業たることは疑を容れないところである。漁業は彼の世界三大漁場の一つに蘇聯の東亞地方は臨んで居るから、蘇聯邦は深き關心を持つて居るのみならず、その漁獲高は約三十五萬噸内外に達して蘇聯全體の第一位を占めて主要なる産業となつて居る。

各洲に於ける産業狀況

而してこれを各地域的に大要して見ると、沿海州は前號記載で除いてカムチャツカ州は即ち世界三大漁場の一つに算へられて、鮭、鱒、鰈、鱈、蟹、海豹、海驢に頗る富み、其の漁獲高も獨蘇戦後は一時減少の模様なるも千九百三十九年には、百八萬ツェントネルに及び専ら加工されて歐露へ輸送してゐる鑛業も石炭、泥炭、非鐵金屬を尨大に埋藏してゐるが、最近一部開發を見ただけである。石炭はカムチャツカ開發會社が東岸のコルフ、アナドウイル附近の炭田を開發中である。ウスリー州はウラヂオストロクと並んで蘇聯東亞地方東部の重要工業地であり、兵器の製造修繕を目的とする機械工業が同州内のウオロシエロフにあり、又製糖油坊工業も存在し製材製粉業も盛んであるが、鑛業は同州の北部ビキン、イマン兩河流域は産金地帯として有名である。また炭田に未開發のまゝにある。更にウスリー河流域は重要な農業中心地であるが、林業も大森林に恵まれて其の面積は百萬ヘクタールあり紅松、蝦夷松、樅、樺、檜等が發生して林業も最も盛んである。ハバロフスク地方の直轄區は工業に於てはハバロフスク、コムソモリス兩市を中心として、重工業が行はれ兵器及び各種の機械並に建築材料等の製造は盛んであつて、殊にハバロフスク工業地帯は蘇聯東亞工業地帯の大中心地を形成して、蘇聯東亞軍の

物的基礎をこゝに置いて居るやうである。鑛業はこの工業地帯に供給する地下資源は比較的乏しく、僅に一部の石炭鑛が開發されて居るのみである。この直轄區も森林地帯は豊富であつて、年々伐材量は五十萬乃至百萬立方メートルと云はれて、各地に製材所が盛んに製材をやつて居る。ユダヤ自治州の鑛業は總埋藏量約二十億噸と稱せらるゝ鐵鑛が、小興安嶺山脈の南北各地に埋藏して居り、蘇聯東亞地方の鐵鑛地帯を成してゐる。工業は製材、石灰工業の外重工業としてはないが、砂金、鐵、石炭の資源に恵まれて居るので、各地に續々各種工業工場が建設されて將來性を多分に持つてゐる。アムール州では前記したハプロフスク、ウラヂオストクに比較すると極めて少量ではあるが、武器類の製造もブラゴヴェスチエンス市で行はれ、又小型河川船舶の造船、機械其他の輕工業も行はれて居る。アムール鐵道の沿線のサウイータヤ、スヴァボードヌイ、クイブイシエフカの各地では機關車、貨車、自動車、トラクター、發電所等の修理、煉瓦、製材、ビール、製粉、家具製造、製革製靴等の諸工場があるが、何れも地方の小規模である。鑛業はブレイヤ河の中上流に互つて埋藏量二百六十億噸と云はるゝ有名なブレイヤ炭田があるが、交通不便のために開發は進行して居らないやうである。又蘇聯第一と稱せらるゝウマリタ鑛床にはモリブデン鑛があり目下開發中である。更にサハリン州を見ると鑛業方面は石炭石油に恵まれて居て、同州には我

が國の石油、石炭の利權も存在して居る。蘇聯側の度重なる壓迫に依つて殆んど操業不能の状態にあるが、石炭の總埋藏量は約三十億噸と見積られて、千九百四十年には採炭高五十萬噸を出して居る。石油は石炭の西海岸に集つて居ると反對に東海岸にあつて、千九百三十九年には日本側は十五萬噸、蘇聯側は四十七萬噸を出して居る有様である。工業に至つては大規模工業はなく局地的小範圍の工業のみである。林業も又大森林を擁するが交通の未發達のため未開の状態にある。ニジネ・アムール州も亦工業は一般的には不振であるが、この州は海洋に面して居る關係上、小規模の船舶修繕、魚類鑑詰加工業が稍や行はれ、鑛業はオホーツク河に注ぐ諸河川に多くの産金地帯がある。水産業はカムチャツカと並んで鮭、鱒、鰻、鰯等の漁獲高は約五十萬ツェントネルに達してオホツク海の大漁場に接し盛んである。チタ州は全蘇聯邦中に於ける有數の鑛産地であつて、各種金屬、特有金屬並に鐵、石炭、螢石等を産し其の内鐵の埋藏量の如きは一億噸以上と稱せられてゐる。工業も又機械製材、食糧加工、畜産加工等の諸工業が行はれて居るが、チタには銃砲工場、スレチエンスクに造船工場、ダラスン其他には鑛山機械工場が設置されてゐる。農業は不振であるが林業は廣大なる森林地帯を持つて、最近年伐材高は約八百萬立方メートルに達するといはれて居る。最後にブリヤート蒙古の産業狀況を見ると、農業は降雨量の關係上不振であるが牧畜は蒙古

人の唯一の生業たる關係上盛んである。千九百三十八年現在では馬十二萬頭、牛三十八萬頭、豚六萬六千頭、綿羊三十六萬頭、山羊八萬三千頭と云はれてゐる。林業は年伐材高は百五十萬立方メートルに達し、鑛業は現在では金石炭のみが開發されてゐる位である。工業は全部輕工業で頗る小規模であり、只だチコイに大皮革工場が畜産の盛なるために設置されており、中南部に多數のバター工場が散在するだけである。これが大體極東蘇聯領の地方州別に依る最近の産業の概觀である。

極東に於ける蘇聯の鐵道

驟つて東亞蘇聯領開發に多大の影響を及ぼす交通關係を見ると先づ鐵道に於いては、全鐵道總延長數は約五千二百料とされてゐるがこれを國鐵道局に管理されてゐる。即ち沿海鐵道浦鹽、ウオロシロフ、スバスク・イマン・グベロヴォ間の九百料、東亞鐵道グベロヴォ・ピキン・ハバロフスク・ピロビシヤン・アルハラ間及びヴォロチヤフカ・コムソモリスク間千五百料、マムール鐵道アルハラ・スヴァポードヌイ・モゴチャ・クセニエフスカヤ間千五百三十四料、モロトフ鐵道クセニエフスカヤ・スコゾヴォゾノ・チタ・ペトロフスキ・ザヴォード及びオトポール間千五百三十料であるが、從來蘇聯の東亞鐵道はザバイカル鐵道とウスリー鐵道の二鐵道局に管理されてゐたが、千九百三十六年以

降このやうに四鐵道に分割管理されてゐるが、大體約三百料毎に運輸事務所を置き、沿海鐵道はウオロシロフ・ウスリースキに東亞鐵道はハバロフスクに、アムール鐵道はスヴァポードヌイにモロトフ鐵道はチタに夫々管理鐵道局が設置されてゐる。一體露國が東亞地方に初めて鐵道建設を行つたのは千八百九十年であつたが、其後例のシベリヤ鐵道を中心として支線を敷設して、現在ではハバロフスク支線三百八十七料、滿洲里支線三百七十七料でオトポール・オロザンナヤ・カルイムスカヤ間であるが、オトポールは滿洲里驛に對する蘇聯側の待避驛にて、實際上は郵便物一部旅客連絡のため蘇聯側は主として輕便車を使用して、滿洲里驛まで連絡するのであるが、カルイムスカヤ驛はチタ東方にあつてシベリヤ鐵道本線との分岐點である。キャフタ支線二百四十七料、スーチャン炭坑支線七十一料、興凱湖支線百二十七料、綏芬河支線及びブラゴヴェンスク支線百九料が其の主なる支線であるが、現在では大小の支線合せて十四本の短距離支線とシベリヤ鐵道とが東亞蘇聯の東亞領の鐵道網である。幹線のシベリヤ鐵道は革命前にはカルイムスカヤ以西までは復線化であつたが、蘇聯邦になつてからも同所から浦鹽間は暫く單線であつたが、滿洲事變勃發の翌年當局は急いで同區間の復線化に着手して、千九百三十七年末にはハバロフスクまで出來上り、更に獨蘇戰勃發迄には同驛と浦鹽間の工事も完成するに至つたのである。又我國の南

樺太對岸のソヴエートスカヤ・カワニからコムモリスを経てバイカル湖の北部を迂迴して、東部シベリア鐵道のタイシエツトに連らなる全長四軒に及ぶム鐵道は、西方から着工して現在約八百軒位は完成したとのことなるが、蘇聯は秘密主義をとつて居るから克く判明することが出来ないのである。全體東亞蘇聯領域の鐵道は益々重要性を持つやうになるが、殊に蘇聯は東亞の情勢を推察して鐵道は東亞蘇聯地帯の資源開發と國防の兩面に見地を置いて從來から擴張されて來たのであるが、獨蘇開戦が始まつてからは一層東亞地方は蘇聯の後方基地として鐵道は物的抗戦力の基礎たる諸物資の輸送に獨占され、國際連絡鐵道であつたシベリヤ鐵道も又殆んど旅客運輸を著しく制限して居るやうである。他方極東地方の建設は歐露と長距離にあるがために、自然鐵道運輸に重大性が加味されてゐるが、本年三月蘇聯は全鐵道を戒嚴下に置いて重點運輸を計り、又獨蘇開戦の前年からは少年鐵道員の養成をなし、又戦後女子鐵道勤務員の大量養成に勉めて男子の戦線行きのため能率操業の低下を防止するために極力努力してゐる。併乍ら地域の廣大と降雪嚴寒等の自然條件と技術的缺陷は蘇聯極東鐵道の經營の弱點となつてゐる。而して極東の蘇聯鐵道網の密度は現在尙ほ至つて低く、地域千平方軒當り約千百米であつて、開戦前の全蘇聯鐵道延長數の約五・九パーセントにしか當つてゐない有様である。

道路と其他の運輸關係

今度蘇聯東亞の道路について検討して見ると、元々帝政時代には殆んど道路と云ふべき道路は敷設されて居らない状態にあつて、唯だ僅かに一部郵便路のみは存在して居たのである。恰もこの道路さへ曩の大戦と國內革命戦に依る約十年の永きに互つて行はれた結果、全く自然荒れ果てるに委せてあつたので、全く完全なる道路は存在せずと云つても可なりであつた。併乍ら蘇聯當局はこの廣大なる面積に比すれば未だ微々たるものではあるが、國防上と産業開發的の見地に基き近年着々と道路を建設しつゝあつて、新建設に依つて漸く硬質鋪裝道路の開通も見ると至つた箇所がある。今茲に鋪裝道路延長軒數を見ると、沿海及びハバロフスク地方約三千九十軒にして、全蘇聯硬質鋪裝道路の約四・一四パーセントに當り、又チタ州イルクーツク州二千八百三十餘軒全蘇聯の三・七九パーセントに當るとブリヤート蒙古三百軒全蘇聯の〇・四〇パーセントに該當するのだが、東亞蘇聯の硬質鋪裝道路總軒數である。更に千九百四十年現在の主要道路は浦鹽ハバロフスク間の七百五十軒、浦鹽ブチャーチン・オリガ・チエチエ間間の四百八十軒、ハバロフスク・コムソモリス間の三百八十九軒、ブレヤ・ブラゴヴェスチエンスク・スパウオードヌイの三百四十軒、スコヴォロジノ・ナゴールヌイ間の特に大道路である二百軒、チ

タ・アクシヤ間の三百十軒、チタ・ロマノフスコエ・ヴェールネ・アングルスク間の三百六十軒、イルクーツク・カチューグ間の三百六十五軒、イルクーツク・ジガロゾオ間四百軒、ウラン・ウデーキヤフタ間の二百三十四軒、リストヴァンカ・イルクーツク・ペールイ・マムイル間の五百七十軒及びイルクーツク・クチュガ・ジガロゾオ・ウスチ・クート間の六百軒の道路は鋪裝道路ではないが主要道路となつて居る。而して自動車運送は自動車數は彼の五ヶ年計畫に依つて逐次増加はしたが、夫れでも人口率に當てると稀薄の關係もあるが住民平均六十五人に對して、自動車一臺の比率を示して居る。千九百四十年度に於ける自動車數は約七萬六千臺であり、其の内乗車用は八千百臺、貨物自動車七千臺、バス六百臺其他オートバイ等千六百八十臺となつて居る。併乍ら未だ道路の未發展と不良、ガソリン、タイヤの不足等に原因して自動車の運輸は未だ低率たるを免かれない状態にある。將來道路網の發展に伴ひ自動車運輸は鐵道網を補ふため大擴充をなす計畫のやうであるが、ガソリン問題が北極太の石油の外コーカサス・バク方面からの供給を以てするために、これが輸送難に妨げられ不足を招來することは豫想されて居る。尙ほ現在では獨蘇戰の關係上ガソリンの不足は夥だしく、從て自動車運轉に大なる影響を受けて制限されて居るかやうに蘇聯東亞の廣大なる地域の道路の篤々建設中に獨蘇戰の勃發を見たる關係上、未だ未發達にして

資源開發、鐵道運輸の補助等には完全なる能力を發揮してゐない状態にある。又河川運輸は海上運輸と共に十分發達を見てゐないので、蘇聯當局はこれが擴充の途上にあつたがこれも獨蘇戰の結果遲々として進捗せない状態にある。殊に東亞の蘇聯領の産業開發は河川運輸に俟つところ多いのであるが、蘇聯領東亞地方を流れる各大河は冬期凍結するため、水運の擴充利用は相當制限されてゐる有様である。又海運は日本海、オホーツク海、ベリリグ海を通じて太平洋北氷洋に連結して居るから、獨蘇戰後は米國から援助物資を浦鹽港を中心として移入するため、一時殷盛を極めたが大東亞戰爭の勃發に依つて制限を蒙つたのであるが、港灣設備の不完全、船舶の不足、荷役組織設備の不完全等は蘇聯極東海運の不振の原因である。又航空路は獨蘇戰後は蘇聯極東地方の航空路は極めて重要な地位に置かるゝやうになつたが、夫れは蘇聯國內の問題ばかりではなく、重慶、蘇聯東亞領、アラスカ、加奈陀米本土との航空連絡は大いに注目せねばならないのである。更に歐露と米國本土との連絡路にも蘇聯極東地は當るので蘇聯當局も各根據地及び連絡地の整備に力を致して居る模様である。これが現在蘇聯東亞の交通状態である。

露國東漸の略史

顧みるに帝政時代の露國人の最大の誇りは極東及びシベリヤの

完全占領にあつた。即ちシベリヤ極東の政略獲得は過去數世紀に互る彼等の本能であつたのである。而して露國の東方政略は其の當初に於ては功名的領土欲求に依つて出發したものである、初めは極めて素朴幼稚なる意圖に基づくものであるが、漸次攻略地域の整備に依つて政治、軍事の欲求へと發展し、次に經濟的動機を附随し來つたのである。後半に入つてからは露國商業資本とこれを母胎とせる新興産業資本は、十九世紀に至つて政治的、軍事的要求から出發した劃期的なる農業移民の稍や成功が招來した農産物の自由輸出を目的とする土地と結合して、茲に執拗に進出の對象を探求し來つたのである。而してこの目的達成の爲めに先づ對象となつたものは海洋及び港灣である。港灣に恵まれることが極めて薄い露國にとつては不凍港の獲得は國勢国力の必至的條件であつたから、彼等は西歐に於てバルチツク海を経て大西洋に出やうとして獨逸と確執を生じ、黒海から地中海に出んとして彼の露土戰爭を惹起し、又波斯から印度に出んとして英國に抑制されて仕舞つたのであつた。茲に於いて生來の民族性に拍車をかけて一層冒險的となつて幾多困苦と闘ひつゝ、東方へ進路を拓いたのであつた。而して極東制覇は千三十二年ウレップ將軍のウグラ族攻略に始まつたが、この遠征は全然失敗に終つたのである。其後約五百年勇敢なる毛皮商人達は屢々難關に逢着しつゝ土民との交易路を開きつゝあつたが、以後幾多の紆餘曲折を経て千五百八十六

年モスクワ皇帝はシベリヤを永久に確保するために詳細なる活動計畫を樹て、遠征軍をシベリヤに派遣して相當の効果を收めたのであつた。而して黒龍江及び沿海州が露國に併呑されたのは其後二百年と云はれてゐるが、ゴザツクの英雄ハバロフが黒龍江に向つたのは千六百五十年であつて、有名なアルバジンを占領したのは同五十七年である。千六百九十七年ピョートル大帝治世の初年アトラソフに依つてカムチャツカが発見され、亦千七百七十一年には千島列島が発見された。併せらつてオール政府のシベリヤ及び極東の完全確保後の其の經營は決して簡單なるものではなかつたのである。最初新領土に入つたものは勿論軍人であるが、其後の背後からシベリヤの毛皮を目標に幾百千里を遠しとせず追従して來たユダヤ系の商人隊が續き、更に占領地域を統治する官吏收稅吏が續き、シベリヤの資源の夢想的價值に眩惑された所謂探検家の一隊は續々と入つたのである。大量的なる流刑植民が行はれたのは千六百九十六年からであるが、この年初めてネルチンスクに於て百家族人口六百二十名が登録されたが、これ等の農民は國家の土地一デシヤチンに對して自分の農地四デシヤチンを耕作するの權利を貰つたのである。而して極東が露國に編入されてからの人口増加は千八百五十八年に三十八萬一千人、同六十七年に四十九萬八千人、同九十七年に九十八萬二千人、千九百十六年から同十七年間に百七十萬八千人を示して居るのである。帝政露國の

極東侵略に際して國際紛争事件を擧ぐれば多々惹起して居るが、露國は飽くまでも侵略主義を強行して、千八百三十九年の阿片戰爭に當時清國の弱體を觀破したニコライ一世は、強硬對清外交に依つて漸次清國に壓迫を加へ遂に千八百五十八年の長髮賊の内亂に乗じて、アムール河北の土地を奪取し又千八百六十年には北京で所謂愛蓮條約の結果、ウスリー江以北は從來共同管理下にあつた沿海州は露領となり、茲に於いて多年東方に不凍港を求めて侵略を續けて來た露國は遂に其の宿望を果して、千八百六十一年には浦鹽軍港の建設に取掛つたのである。さらに千八百八十六年には瑣春條約の締結に依つてこゝに完全に愛蓮北京條約に依る國境線は確認されたのであるが、かくの如き帝政露國の實力を背景とする侵略的武力外交が日露戰爭を惹起し、敗戦後の露國は夫れでも挫折するところなく虎視眈々尙東洋制覇の機を狙つてゐたが、遂に千九百十七年の國內革命はロマノフ王朝を一朝に崩壊せしめ茲にイワン三世以來四百年來の東洋制覇は空夢と化したのであるが、プロレタリア獨裁のレーニン政權となるも、世界革命は東方からとの言葉の下に魔手は再び東亞に伸び、外蒙は赤魔の收むるところとなり、又滿洲へも再度赤手を伸ばさうとしたが、我國の大なる聖手に依つて抑へられ、窮餘の策として支那にその魔手を振りつゝあつたが、世界の情勢の變轉、獨蘇戰の勃發はこれを一變せしめた感あるが如きも、獨蘇戰、大東亞戰の勃發は軍事的にも

各種資源的にも蘇聯東亞地域は世界戰局と對照して、其の將來に北方關心を新に認識することが肝要であると思はれるのである。茲に東亞蘇聯領の植民政策と歴史産業交通の現状大略を各種の資料に依つて記載したのである。

