

1930年代ソ連極東・シベリアの鉄道政策

——体系的輸送計画の構築——

寺山 恭輔*

Soviet Policies on the Siberian and Far Eastern Railways in the 1930's:
Structuring the Systematic Transport Planning

TERAYAMA Kyosuke

要旨

ソ連では共産党内の権力闘争を経て、1920年代末にスターリンが独裁的権力を確立した。スターリン主導のいわゆる「上からの革命」により、富農撲滅策と農業集団化、第一次五ヵ年計画による工業化が発動され、ソ連は激動の渦中にあったが、その最中に勃発した日本の関東軍による1931年の満洲事変と翌年の満洲国の形成は約10年前のシベリア出兵をスターリン指導部に想起させた。一方で西側のドイツでは1933年初頭にナチスが権力を握り、ソ連は東西からの挟撃の可能性という国際環境の悪化を徐々に意識していくことになった。本論はスターリンの統治体制を深く理解するため、安全保障上きわめて重要な鉄道行政、とくにシベリア鉄道の東方部分に焦点をあてる。日本と対峙する極東地方の国防力強化には、ヨーロッパ・ロシアから最も離れた極東地方との連絡路たるシベリア鉄道の輸送力向上が不可欠だったが、鉄道は様々な困難を抱えていた。それに対処すべく、1930年代中盤に、シベリア鉄道で体系的な輸送計画が立案されることになるが、その過程を明らかにするとともに、スターリン統治の重要な要素である幹部人事の変遷にも焦点をあてる。

キーワード : スターリン体制、ソ連極東、シベリア鉄道、政治局、軍事化、交通人民委員部
Keywords : Stalinism, Soviet Far East, Siberian Railway, Politburo, Militarization,
People's Commissariat of Ways of Communication

目次

1. はじめに
2. 1934年後半の鉄道をめぐる状況
3. ソ連全土の貨物輸送プラン策定過程

*東北大学東北アジア研究センター

『東北アジア研究』26号(2022年)、1-31頁、doi: <https://doi.org/10.50974/00134013>

© 2022 Kyosuke TERAYAMA

本著作物は、特に記載がない限り、クリエイティブ・コモンズ 表示 4.0 国際 (CC BY 4.0) ライセンスの下で提供されています。 <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.ja>



4. 極東地方への輸送ノルマ、東シベリア鉄道・トムスク鉄道の軍事化
5. 極東地方への貨物輸送計画：1935-1939年
6. 交通問題に関する党、政府及びシベリア鉄道東部線の人事問題
7. おわりに

1. はじめに

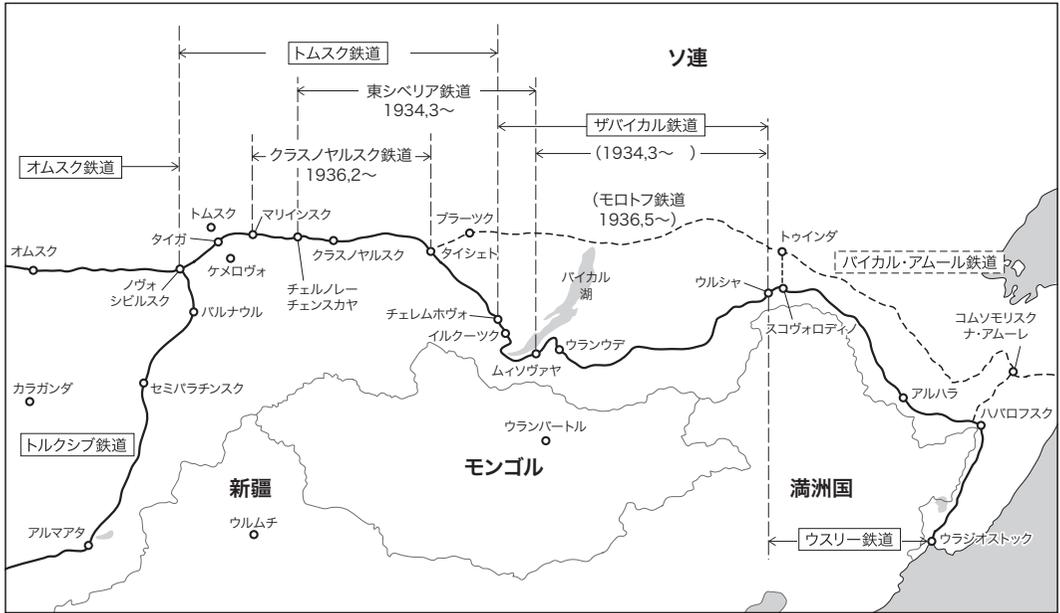
1931年9月に勃発した満洲事変と翌1932年の「満洲国」の建国はソ連のスターリン指導部に約10年前のシベリア出兵を想起させた。極東における対ソ侵攻に脅威を感じたスターリン指導部は、人口も希薄で産業も発達していない極東地方を国防の砦に変革すべく軍事力を増強し、防衛施設の強化、物資や人員の動員を進めた¹。ザバイカル地方からウラジオストックへの近道だった中東鉄道の自由な使用は困難となり、ソ連は結局この鉄道を1935年に満洲国に売却することになる[寺山2005]。この近道に依存していたため、ザバイカル地方のカリムスカヤからハバロフスクまで、ちょうど満洲の北部国境と並行して走る区間は輸送量も少なく単線のまま残されていた。満洲事変を契機とした突発的な国防事業を極東地方全域で推進すべく、スターリン指導部は新たな大動脈として急遽、この単線区間の複線化作業を開始する必要性に迫られた。その上スターリンは、タイガの奥地を切り拓いて軍需工業都市(のちのコムソモリスク・ナ・アムーレ)の建設も決定し、それとシベリア鉄道を接続するバイカル・アムール鉄道[通称バム]の建設まで開始した。単線区間が残存する路線での効率的な輸送はそもそも無理が大きく、1932年末に極東の鉄道(ザバイカル、ウスリー鉄道)は「軍事化」されることになった。鉄道員は軍隊勤務とほぼ同様の立場に置かれ、鉄の規律を課されることになったのである。鉄道輸送だけでは不十分なため、例えばウクライナの穀物は黒海の港からスエズ運河経由で極東に運ばれた。ソ連西部から東部への穀物輸送の負担を軽減すべく、極東地方では国際市場で穀物を購入する一方で、西部では外貨獲得のためヨーロッパへの穀物輸出は続いていた[国内の需要を満たさないままに行われると飢餓輸出となる]²。エネルギー資源として特に重要なのは輸送システムを稼働させるための石炭であり、極東地方に分散する炭鉱と鉄道を接続する支線の整備はとくに重視された。

筆者はこれまで1932年から1934年にかけてのスターリン指導部による、以上の政策の変遷について考察してきたが[寺山1998b、2000a、2000b]、本論は新たに獲得した史料を踏まえ、1930年代後半までを視野に入れつつ、とりあえず1930年代半ばの状況、円滑な輸送システムの構築、主要な人事等についてまとめることを課題とする。複線化工事がほぼ完了したころに生じたのがノモンハンにおける日満軍とソ蒙軍の激突であり、満洲事変以来10年近い準備によって鉄道の動員力を高めたソ連が前線の不利な状況にもかかわらず関東軍にかなりの打撃を与えることになる。本論はそれまでの過程を検討するための中間的な考察となる。なお、モスクワからウラルのチェリヤビンスクまで伸びていた鉄道を極東まで延長する工事は周知の通り19世紀末に始まったが、その延長部分が本論で主として対象とする路線である。しかし運行管理上、各地に鉄道管

理局が設置されており、その管轄や名称が変化していたため注意が必要である。1934 年段階で、西から東へオムスク鉄道(エカチェリンプルグ、チュメニ、オムスク及びチェリャピンスク～ノヴォシビルスク)、トムスク鉄道(ノヴォシビルスク～チュレムホヴォ)、ザバイカル鉄道(チュレムホヴォ～ウルシャ)、ウスリー鉄道(ウルシャ～ウラジオストック)の順に並んでいたが、1934 年 3 月 3 日にトムスク鉄道とザバイカル鉄道の一部を切り離して東シベリア鉄道(チェルノレーチェンスカヤ～ムイソヴァヤ)が形成されたことにより、トムスク鉄道(ノヴォシビルスク～チェルノレーチェンスカヤ)とザバイカル鉄道(ムイソヴァヤ～ウルシャ)は距離が短縮された。1936 年 2 月 28 日にはその東シベリア鉄道からクラスノヤルスクを挟んで、マリインスクとタイシェトを結ぶクラスノヤルスク鉄道が独立したことで、東シベリア鉄道はタイシェト・ムイソヴァヤ間、トムスク鉄道はノヴォシビルスク・マリインスク間を構成することになった。また同じ日の決定でウスリー鉄道もアルハラを境にアムール鉄道、極東鉄道に分割された[厳密には路線の境界となる駅を含めるか含めないか区別はあるが、本論では区別せず主要駅間で路線を区別した。地図も参照のこと][Александров: 245, РГАСПИ, 17/3/975/38-39]。

最初に簡単に研究史に言及しておく。鉄道分野で先駆的な著作は、ナポルコが 1954 年に刊行した『ソ連鉄道輸送発達概論』[Напорко 1954]である。帝政時代からの鉄道建設の歴史、革命後の内戦時代、ネップ時代の経済復興期を辿り、第六章で本論が主題とする 1930 年代に焦点をあてている。オルロフの『ソ連輸送の発展：1917-1962』[Орлов 1963]は、輸送の発展と称しているが、鉄道問題に焦点があてられており、本論が主題とする時代背景をある程度把握することが可能となる。その後、鉄道輸送についての包括的な研究はなされてこなかったが、比較的最近、4 巻本の『ロシアの輸送。歴史概説』が刊行された。その第 3 巻「輸送システムにおける経済的変容の諸段階、1918-1955」[Пашкова 2009]が、革命後の時代に焦点をあてている。ソ連崩壊後に公開された公文書館史料も利用しつつ、鉄道だけでなく航空、船舶、自動車等の諸分野の発展についても詳しく跡付けている。新しいとはいえ、鉄道分野でとりわけ新しい知見がもたらされたようには思えない。鉄道問題について個別のモノグラフも出ているが、革命時、内戦時、第二次大戦時に焦点をあてたものがほとんどで、本論がテーマとする 1930 年代に関する文献はほとんど見当たらない。文書集も出ているが[Кричевский, Напорко1957, Напорко1970]、政策決定の詳細まで伝えるものはない。英語文献ではハンターの先駆的な著作『ソヴィエト輸送政策』[Hunter 1957]のあと、リースがスターリン時代の鉄道輸送について考察し[Rees 1995]、鉄道行政の指導者でもあったカガノーヴィチの伝記を執筆しているが[Rees 2012]、英語圏でも戦間期のソ連の鉄道に関する研究は目立たない。リースの考察[Rees 1995]は、交通人民委員部全体の活動を簡潔ながら詳細、綿密に扱っており非常に参考になる。ただし本書は、ロシアの公文書館が広く公開された直後の微妙な時期に公刊されたため、例えば中央委員会政治局の特別ファイルが参照されおらず、極東やシベリアへの言及は限定的で、本稿が補えるところも多いと考える。これらを除けば、この時代の極東やシベリアの鉄道に焦点をあてた研究はわずかである。

なお 1930 年代初頭のソ連の統治機構についてはおおまかに、ソ連共産党中央委員会から選出



(図1)



(図2)

される政治局が政策決定で中心的な役割を果たし、人民委員(=閣僚、人民委員部=省)から構成される人民委員会(閣議、ソ連及び各共和国にも設置)が政府として諸政策を実行に移していたことだけ抑えておく。1930年にソ連人民委員会議長(=首相)に側近モロトフが就任したことでスターリンの独裁体制は堅固なものとなった。一方でソ連人民委員会に付設された労働国防会議はスターリン、モロトフが主要メンバーであり、彼らは党と政府の両組織を基盤に統治していた。

2. 1934年後半の鉄道をめぐる状況

極東へ派遣された全権代表ガマルニク[寺山 2020]の主導で、極東の鉄道(ウスリー、ザバイカル)が軍事化され(1932年末)、さらに鉄道に政治部が設置されるが、政治部設置というこの極東での政策が、1933年7月以降、全国の鉄道に拡大していった。同時に鉄道輸送における運輸組織の再検討がはかられ、同年8月には鉄道輸送に関してスターリンを含むメンバーを入れて国防小委タイプの鉄道輸送小委が設置された。鉄道問題に対するスターリンの関心は高く、例えば1934年3月5日に政治局会議は、スターリン自らの報告に基づき、カザン、エカテリーナ、南東、ドネツクの4鉄道における列車の転覆事故について、オゲペウ[ソ連人民委員会付属統合国家政治局の略称。1934年7月、新たに設立されたソ連内務人民委員部の一部門(国家安全保障総局)となる]のアクロフが見世物裁判を実行することを決めた[РГАСПИ, 17/3/940/2, Rees 1995:97]。一方で三ヶ月後の同年6月9日の政治局会議でもスターリン自ら最初の議題として報告し、「二度にわたって転覆を防いだトムスク鉄道の機関士を含め、卓越した業績を残した鉄道員5人を表彰しようカガノーヴィチ、ブラゴンラーヴォフ、ポロンスキーからなる小委に委ねる」ことを決定した[РГАСПИ, 17/3/946/1]³。この例からわかるとおり、まさにスターリン自らが鉛と鞭を使って、ソ連国内鉄道の輸送力向上を図っていたのだが、以下に見ていく通り、スターリンの輸送問題への関与は非常に大きかったといえるだろう。

バム建設は、あまりにも唐突かつ杜撰な計画の立案だったためか、結局当局は単線区間の複線化への集中的な資源投入へと方向転換をはかった[寺山 2000b]。その複線建設は、当初のカリムスカヤ・ウルシャ間が、1934年4月段階ではカリムスカヤ・ボチカリョーヴォ間での整備へと拡大されていた。ここで1934年半ば以降のソ連全土と極東の鉄道をめぐる状況について、順を追ってたどってみることにしよう。

先の見世物裁判の挙行にもあるとおり、政治局は「鉄道における破壊活動、狼藉行為によって引き起こされる列車の転覆が頻発している」として1934年6月1日に、それとの闘争手段についてソ連人民委員会と共同で布告を採択した。13項目からなるが、その担当機関と課せられた任務に分けると【表1】の通りとなる[РГАСПИ, 17/3/946/65-66]。

この布告の内容からも、当時のソ連の鉄道輸送が置かれていた深刻な状況が理解できよう。2年前も同様の状況にあった。1932年8月4日、カガノーヴィチに送った書簡の中でスターリン

【表 1】 ソ連共産党中央委員会政治局とソ連人民委員会議の共同布告(1934年6月1日)

担当機関	任 務
(1) オゲベウ輸送部	保持している諜報資料をもとに全国の鉄道の付属地帯からプロのフリーガン、犯罪者、孤児を10日以内に排除すること。
(2) オゲベウ	鉄道運行の秩序を破壊し、鉄道資産を毀損し、鉄道員や旅客を襲撃する悪質なフリーガンを6ヶ月から3年、強制収容所 <i>концентрационный лагерь</i> に収容する権限を付与。狼藉行為を働く孤児は特別の収容所に収容すること。
(3) 交通人民委員部鉄道警備局	フリーガン分子、孤児との闘争を強化し、列車への秩序だった乗車を確保し、緩衝装置や貨車のステップ、屋根への侵入を許さないこと。
(4) オゲベウ	駅長の特別許可を得ないまま、貨物列車に乗り込んで移動する者はすべて逮捕し、6ヶ月間強制収容所に収容すること。
(5) 鉄道政治局、駅・機関庫の党組織、地方新聞	フリーガン分子との闘争に関して、鉄道員の中で広範な説明活動を行うこと。
(6) 交通人民委員部とその地方組織	鉄道付属地にある鉄道員用宿舎、番小屋から、鉄道に勤めていない人を一ヶ月以内に追放すること。
(7) オゲベウ輸送部	鉄道付属地における居住許可証発行の規則遵守に厳しく目を光らせ、勤務実態なしに鉄道員宿舎、番小屋への居住許可証を発行し居住を許可している責任者を特定し、責任をとらせること。
(8) 交通人民委員部、各鉄道管理局長	鉄道輸送、とくに安全な運行に携わる職務への反革命分子の浸透を防ぐべく、パスポートまたは前職証明書を保持しない者、また破壊行為、飲酒、怠業、脱線に対する有罪判決等を理由に輸送やその他の企業から解雇された者の雇用を禁止する。地方のオゲベウ輸送部による人物評定後のみ、列車運行と関連した人物を雇用すること。
(9) 交通人民委員部	ウスリー、ザバイカル、東シベリア、トムスク、オムスク、ペルミ、南ウラル、西部、南西、エカテリーナ、ドネツク、南部鉄道において、安全運行に携わる職務に就きながら、オゲベウ輸送部の諜報資料から疑念を抱かせる人物を、破壊活動を起こしうる人物として2ヶ月以内に解雇すること。
(10) 交通人民委員部	盗難を防ぎ、破壊活動に利用されないよう、鉄道運行用の道具や備品の保管の改善に向けて、対策を講じること。
(11) 各鉄道管理局長	列車の転覆を防ぎ、破壊組織の摘発に際して犯罪者の逮捕を促し、ゲベウ組織を助けたすべての鉄道員に対し、1000-5000ルーブルの報奨金を出す権限を付与する。
(12) 交通人民委員部	以下の3点について5日以内に、労働国防会議に提案すること。(a)昼夜を問わず列車の安全運行を保証する迂回路を確保すべく、鉄道線路巡視人の定員を増やすこと、(b)常勤の修理工のレベルまで線路巡視人の給与を引き上げること、(c)7月1日より、線路巡視人を供給第一リストに加えること。[職種に関して供給面で差別化が図られており、より優先的な取り扱いを受けることを意味している]
(13) 交通人民委員部	すべての蒸気機関車への電灯投光器の装着を、1934年に終了すること。

は次のように嘆いていた。「鉄道では醜態が繰り広げられている。フリーガンや孤児たちによって鉄道職員は暴力を受け、脅されている。オゲベウ輸送部の機関は寝ている(これは事実だ!)。この醜態をこれ以上我慢してはならない。秩序をもたらすようオゲベウ輸送部に呼びかけてください。線路上での秩序を維持させてください。オゲベウ輸送部には鉄道に武装兵を配備し、フリーガンをその場で射殺するよう指示してください。オゲベウ輸送部はどこにいるのか? いったい何をしているのか? この無秩序、醜態を同志ブラゴンラーヴォフはいったいどうして我慢できるのか?」[Хлевнюк: no.234] (下線部はスターリンの強調)。この書簡のあと、政治局でもブラゴンラーヴォフが呼ばれて対策が話し合われたが、上述の通り、それから2年経過した1934年になっても鉄道上の問題は収まっていなかったのである。ブラゴンラーヴォフは治安機関と交

通人民委員部双方で経歴を積み重ねた人物である⁴。

1934年6月1日の布告採択から約2ヶ月経過した7月27日になされた政治局の決定は、この間に行われた治安機関によるかなり「精力的な活動」を逆に示し、治安機関の「やり過ぎ」を押さえようとしているようにも思える。三項目の決定は、以下の通りである。

1. 自分勝手に貨物列車を使って移動する軍人を拘束する際には、彼らを強制収容所に収容するのではなく、労農赤軍の規律規定に応じた彼らの処分を可能にすべく、所属する部隊の指揮官に引き渡すよう内務人民委員部に提案する。
2. 一度も裁かれたことがなく、勤続経験の長い労働者やコルホーズ員を拘束する際には、執行猶予することも認める。問題の審議までこれらの労働者、コルホーズ員を拘禁しておくのは余計であるとみなす。代わりに裁判への出頭誓約書をとればよい。
3. 鉄道で拘束された浮浪児は孤児院に収容することとし、彼らの教育機関への受入を拒否することもあった西シベリア、極東地方、スヴェルドロフスク州の教育機関をロシア共和国教育人民委員部(ブブノフ同志)は許してはならない[РГАСПИ, 17/3/949/29]。

ただし、リースは1934年後半の鉄道員が関係した裁判事例は減少していないと述べ、英国外交官、軍事アタッシュェの反応も紹介している[Rees 1995:98]。

極東の鉄道においては、先の1934年6月1日の厳しい指示が実行されていた。1934年7月5日に政治局は、ウラジオストック近郊で発生した列車事故に関するガマルニクの電報をもとに、「ガマルニク、クルトフ[極東地方ソヴィエト執行委員会議長(1933-37年)]、特別赤旗極東軍軍事檢察マルキスからなる小委には、ウスリー鉄道軍法会議の判決を検討し、死刑を承認すること」と決めた[РГАСПИ, 17/3/948/18]。極東の鉄道が軍事化された際にもガマルニクら幹部には軍法会議で死刑判決が出た際にはその承認を認めていたが、この決定でもそのことを確認できる。

ところで、満洲事変を契機に1932年初頭から編成が始まり、5つの旅団がソ連各地に設置されていた鉄道軍特別軍団について、革命軍事会議と交通人民委員部は1933年末の命令で、モスクワ・ドンバス線建設に従事する部隊を除き、すべてを極東地方に移駐し、1934年4月1日より軍団本部をウラジオストックに置くことを決めていた[寺山 2000b]。各旅団の本部は当初、第一(プラトノフカ)、第三(ペトロフカ)、第四(スーチャン)、第五(マンゾフカ)、第七(ウラジオストック)を予定していたのだが、既述の通り、1934年3月3日に東シベリア鉄道が形成されたのに伴い、新たに編成された第七鉄道旅団は東シベリア鉄道⁵に配置されることになった[ГАРФ, 5446/15a/599/2, 4, 5]。これに伴い、同年8月11日政治局は、ソ連人民委員会議による次の布告草案を承認した。①軍団の第七建設旅団の移駐と東シベリア鉄道の軍法会議、軍事檢察の形成と関連し、軍団の支出に関して330万ルーブル、東シベリア鉄道の軍法会議、軍事檢察の維持費用に20万ルーブルを人民委員会議の予備fondから増額する。②支出は第3四半期に310万ルーブル、第4四半期に40万ルーブルと配分する[РГАСПИ, 17/162/17/6。文書はミロシュニコフに送付]⁶。

このように鉄道軍特別軍団の極東への全移駐を行ってまでも、極東方面における鉄道の状況は

なかなか改善しなかった。1934年後半の極東の鉄道に関連した一連の決定を以下に列挙しよう。1934年8月12日に政治局は、交通人民委員部に対し、①早急にウスリー鉄道上にある魚を積んでいる冷蔵庫 *ледник* 164台をウラジオストックに運ぶこと、②ウスリー鉄道上に冷蔵庫を確保するよう対策をとること、③残りの魚を赤い貨車に積み込み、それらを直通貨物列車 *маршрут* に載せて発送すること。また、食料産業人民委員部には、腐敗を防ぐためにイルクーツクとノヴォシビルスクですべての魚を点検するよう指示した〔РГАСПИ, 17/3/950/17〕。当時、食料の冷蔵、冷凍機能が列車だけでなく倉庫でどの程度普及していたのか改めて調べる必要があるが、絶対数は少なく、食用の魚だけでなく肉についても腐敗を避けるべく大量に塩漬けにされていた。翌8月13日に政治局は、特別赤旗極東軍への供給のため、国防人民委員部〔1934年6月に陸海軍軍事人民委員部から改称〕に追加的に4500トンの穀粉、穀物を8月中に放出することを決めた。その内訳は極東地方の製粉所から穀粉1500トン、西シベリアから穀粉1000トン、穀物2000トンである〔РГАСПИ, 17/162/17/7. 文書はヴォロシーロフ、クレイネル⁷、ルズタク(備蓄)、ラヴレンティエフに暗号で送付〕。放出であるから備蓄されていたものである。備蓄委員会を設置して本格的な備蓄の構築にソ連が着手し始めたのも満洲事変後だが〔寺山1998a〕、このような備蓄からの放出は極東地方における現地調達や外部からの輸送が不十分であったことの重要なサインである。一方で8月25日に政治局は、極東地方のための穀粉を輸入することについてラヴレンティエフ(極東地方党委第一書記)の請願を却下した〔РГАСПИ, 17/162/17/13〕。このような流れをたどると、軍を中心に極東における穀粉、穀物の供給が不調で、現地指導部が輸入の許可さえ中央に求めるほどだったが、本件の場合、1932年春のように中央が率先して輸入を促すような状況にはなく、備蓄の解除に踏み切ったということになる。このような対応は極東地方に限られたわけではなかった。政治局は9月27日、ソ連人民委員会議附属調達委員会に対し、東シベリアの特別ファンド(ザバイカル部分)より穀粉1100トンと挽き割り穀物200トンを、ザバイカル鉄道の鉄道員に供給するために借用することを許可する一方で、遅くとも11月15日までに東シベリアに輸送されてくる同量の穀粉、挽き割り穀物を特別ファンドへ補充するよう指示した〔РГАСПИ, 17/162/17/54. 文書はアンドレーエフ、クレイネル、クイビシエフ(備蓄)、東シベリア地方党委委員会へ〕。〔(備蓄)とはクイビシエフが備蓄委員会の委員長だったことを示す。上記ルズタクについては人民委員会議議長代理としての関与と思われる〕。

そもそも極東地方で備蓄解除に踏み切らざるを得なかった原因はどこにあったのか?それを示すのが1934年10月15日の政治局決定である。①極東地方への穀物積み込みプランを常に実行せず、貨物の積み下ろしも失敗したことに対し、オムスク鉄道管理局長バズーリン *Базулин В.И.* を譴責処分とし、②諸鉄道(モスクワ=カザン線、モスクワ=クルスク線、リヤザン=ウラル線、南東線、サマラ=ズラトウスト線、南ウラル線、オムスク線、トムスク線、オレンブルグ線)の管理局長には10月の穀物積み込みプランを無条件に遂行し、プランの遂行状況について人民委員会議に毎日電信で知らせることを義務付け、③ソヴィエト統制委員会には、上述の線路における穀物積み込みプランの遂行状況を特別に監視する体制を整えるよう指示したのである

[РГАСПИ, 17/3/953/48]。この決定は、シベリア鉄道という東西を結ぶ幹線から外れたモスクワ＝クルスク、南東、オレンブルグ線等ロシア南部の穀倉地帯からも極東行きの穀物が積み込まれていたことを示すが、それらが徐々に集積し、シベリアから極東に向かう入り口の役割を果たすオムスク鉄道がネックとなり、管理局長の責任が追及されたということを示している。

この二か月後にもこれと同様の指示が出た。1934年12月11日に政治局は、①交通人民委員部(ポストニコフ Постников А.М.)に対し、いかなる条件のもとでも毎月の輸送プラン通りに西シベリアから極東地方への穀粒と穀粉を完全に積み込むことを保証すること、この決定の遂行状況を中央委員会と人民委員会議に毎月報告するよう指示し、西シベリアから極東地方への穀粒と穀粉の積み出しに関する労働国防会議の全権代表として内務人民委員部西シベリア局長アレクセーエフ⁸を任命した[РГАСПИ, 17/3/955/29]。さらに政治局は、極東地方のフォンドから1万トンの穀粉(うち3000トンはアムールで)の備蓄解除を許可する一方で、特別赤旗極東軍のための備蓄の返却を1月に延期するとのラヴレンティエフ、クルトフの要請は却下した[РГАСПИ, 17/162/17/90]。8月の分と合わせると14500トンの備蓄解除となる。

同時に1934年12月21日政治局は、シベリアと極東地方の鉄道状況について審議し、鉄道輸送小委の次の決定を承認した[РГАСПИ, 17/3/955/43]。

- ① 党中央委員会とソ連人民委員会議より二つの作業班を、オムスク鉄道(班長ジーミンとグラチ、ヤコヴレフ)、トムスク鉄道(班長ゼムリヤチカとキシキン、ブラーティン)に派遣する。党中央委員会輸送部はこれら作業班の課題、仕事のやり方を一日で策定すること。作業班は特別の課題として、これらの鉄道が1月に穀物を輸送できるような方策を明らかにし、党中央委員会に提案すること。遅くとも12月22日までに彼らは出発すること。
- ② ブラゴンラーヴォフは極東の諸鉄道で彼に委ねられた仕事をまだ完遂していないとみなす。さらに2-3ヶ月彼をこれらの鉄道に勤務させ、作業の改善を図ることが必要であると考える。
- ③ アンドレーエフ[交通人民委員]は本小委の決定をブラゴンラーヴォフに伝えること。ブラゴンラーヴォフには、シベリア鉄道への作業班派遣に関する輸送小委の決定も伝えること⁹。

10月15日に、オムスク鉄道管理局長バズーリンを譴責処分したにもかかわらず、事態の改善が見られなかったものと思われる。今回はオムスクに加えてトムスク鉄道まで含めて中央から二班を派遣し、両鉄道の点検を委ねたということになる。リースによればクズバス、カラガンダの石炭が積み出せず莫大な量となり、一方で東部の冶金工場が燃料不足に陥っていた[Rees 1995:96]。

ザバイカル鉄道でも事件が生じていた。1935年1月1日政治局は、ザバイカル鉄道における事件について審議した。①ウスリー鉄道へ向かっていた労働者を強制的に降車させるため、クセニエフスカヤ駅[チタの北東約350キロに位置]で部隊を使って発砲を許した上、この許し難い事実を中央委員会に隠蔽していた廉で、ザバイカル鉄道管理局長代理ガランキン Гаранкин に厳重な戒告を言い渡し、今後2年は指導的な地位につくことを禁じて鉄道管理局長代理の職から解任する。②部隊の召集と使用を許したことに對し、内務人民委員部国家安全保障総局[既述の通

【表 2】 政治局決定による備蓄解除の量(1934年8月～1935年4月)

年/月/日	備蓄放出地	備蓄放出量
1934/8/13	特別極東軍	穀粉・穀物 4500 t
/9/27	東シベリア	穀粉 1100 t + ヒキワリ穀物 200 t
/12/11	極東地方	穀粉 10000 t
1935/1/1	極東地方	穀粉 10000 t
/2/7	極東地方	穀粉 10000 t
/4/10	極東地方	穀粉 27100 t

り、オゲベウは1934年7月この名称でソ連内務人民委員部に統合されていた]輸送部のザバイカル鉄道への全権代理アルチュギン Артюгин Я.П. を嚴重な戒告処分とする。③ザバイカル鉄道政治部長クロフマリ Крохмаль А.П. を戒告処分とする。④武装警備隊を呼び出し労働者グループの不当逮捕を命じたことに対し、ザバイカル鉄道検察官補佐のツイガンコフとヴェドゥノフ Ведунов を嚴重な戒告処分とし、検察の仕事から解任する。⑤ガランキンはオムスク鉄道のパヴログラード管区長として利用、ツイガンコフとヴェドゥノフはオムスク州の管理職以外の経済職につかせる[РГАСПИ, 17/3/957/10][名前や父称が特定できなかった場合、姓だけ記している]。以上である。ツイガンコフ Цаганков К.И. については、1935年5月20日政治局が、検察の仕事から解任するとの上記決定を撤回し、「東シベリア鉄道検察官代理に任命することに反対しない」と決定している[РГАСПИ, 17/3/964/16]。

1934年の夏から秋にかけての極東、東シベリアにおける備蓄からの穀物等の放出の動きは上述した通りだったが、1935年に入ると同様の決定が立て続けになされた。1935年1月1日政治局は、国防人民委員部やその他中央が責任を持つ消費者[すなわち兵士や中央の諸人民委員部傘下の機関に勤務する人々のこと]の需要を満たすため、また1月の穀物販売を行うため、極東地方のファンドから1万トンの穀粉を備蓄解除することを許可した[РГАСПИ, 17/162/17/106. 命令は極東地方党委員会(暗号で)、ヴォロシーロフ、クレイネル、クイブィシェフ(備蓄)に送付]。さらにか月後の2月7日に政治局は、極東地方の国防人民委員部及びグラーク[矯正労働収容所と訳されるが、実態は強制収容所]の現在の需要を満たすため、ファンドから1万トンの穀粉を備蓄解除することを許可した[РГАСПИ, 17/162/17/128. 命令の送付先はクレイネル、ジブラク、ヴォロシーロフ、ヤゴダ、極東地方党委員会]。その五日後の2月12日、政治局は外国貿易人民委員部に対し、乾燥低地米の種子50トン満洲から輸入することを許可した[РГАСПИ, 17/162/17/131. 命令の送付先はクレイネル、チェルノーフ、ローゼンゴリツ、ヤコヴレフ]。また鉄道輸送を補うべく、3月11日に政治局は、極東への海上経由の貨物輸送に対し、1935年に300-350万ルーブルの外貨を支出することを決めた[РГАСПИ, 17/162/17/148. 決定が送付されたのは、ルズタク、ミロシュニコフ、パホーモフ、グリニコ、ローゼンゴリツ]。海上輸送についてはすでに以前からたびたび計画されていた。4月10日にも政治局は、第一に軍への供給と北部地区への送付のため、極東地方で特別ファンドから27100トンの穀粉の備蓄解除を決めた[РГАСПИ, 17/162/18/3. 決定はクレイネル、ジブラク、極東地方党委員会に送付]。ここに名前

の挙がっているジブラクは、備蓄委員会のメンバーとして重要な役割を果たしていた¹⁰。

種子の買い付けはともかく、政治局は1935年1月から4月にかけて合わせて約4.7万トンの備蓄解除を許可したことになる。前年の14500トンを含めると6万トンを越える【表2】。鉄道、蒸気船合わせても、西部から極東への穀物輸送が順調に行われていなかったことを示すものだろう。現在のロシアにおいても備蓄委員会の文書が公開されていないため判断が難しいが、飢饉が猖獗をきわめたとされる1932-33年を経た後のこの1934-35年の時点で、放出しうる備蓄がある程度残されていたことも示している。いつ、どこに、どれだけの量の穀物が備蓄されていたのか、そして、それらの備蓄がどのように放出され、あるいは補填されたのかというメカニズムは、残された課題としておきたい。

3. ソ連全土の貨物輸送プラン策定過程

政治局がシベリア鉄道の輸送体制を強く懸念していたことは1934年10月のオムスク鉄道管理局長への譴責処分、12月の二つのグループのオムスク、トムスク鉄道への派遣からも明らかである。より計画的な輸送を目指して、中央は組織改革を含めて1934年末から1935年にかけて整備を進めた。そのプラン作成の発端は1934年10月7日政治局の決定で、貨物輸送の10月(第二、第三旬間)のプランについて交通人民委員部が提出した労働国防会議布告草案を承認した【РГАСПИ, 17/3/953/37】。そして1935年1月23日に政治局は、1935年の輸送プランを承認した【РГАСПИ, 17/3/958/27】。1935年の鉄道輸送量を3億5800万トン、貨物の平均移動距離を640km、全運行量は2380億t・km、一日平均の積み込みを63000貨車、旅客輸送の規模は730億人キロという内容である。鉄道輸送への投資は39億3675万ルーブル(新車両7億3000万、線路経営5億1600万、複線建設4億5890万、新路線建設4億1720万、住居建設3億8040万などが主な支出)を予定した。個別の路線について、シベリア・極東の路線について特に詳しい。それをまとめると【表3】の通りである。

この決定の中でシベリア・極東の路線以外に言及されるのはドンバス線、ドンバスから北部への出口についてだけである。その内容は省略するが、エネルギー基地たるドンバス炭田とモスクワやレニングラードといった大都市間の輸送能力増強も大きな課題であった。ロシア中心部であっても複線建設が必要な区間があった。それらを差し置いて極東・シベリアの鉄道に大きな焦点が当てられていたのである。

1月23日のこの決定は続けて、蒸気機関車4150台、貨車42000台、旅客車3000台の修理を予定、1万台の貨車に自動ブレーキ、11000台に自動連結器の装着を計画した。自動ブレーキの点検修理のために67の管理センターを作り、新たな車両庫28の運行開始を予定していた。一部区間では電化も計画していた。自動閉塞装置、半自動閉塞装置、ディスパッチャーシステムの集中化、無線局等にも触れている。最後に1935年第1四半期の鉄道輸送への投資総額を7億5000万ルーブルに定めている【РГАСПИ, 17/3/958/72-76】。

【表3】 1935年のシベリア・極東の鉄道における作業計画

1	カルイムスカヤ=ボチカリョーヴォ間の複線建設終了 重量 1000 トンの列車 36 往復(並行時刻表で)を確保 ボチカリョーヴォ=ハバロフスクの複線建設 *3 億 4000 万ルーブルを支出、うち 2 億 2000 万ルーブルはボチカリョーヴォ=ハバロフスク複線建設
2	チェリャピンスク=カルイムスカヤのシベリア鉄道本線の輸送能力を 1000 トンの列車 48 往復(並行時刻表で)に引き上げ
3	シベリア鉄道本線で運行状態の改善とレールの交換：南ウラル鉄道で 150 km、オムスク鉄道で 500 km、トムスク鉄道で 350 km、東シベリア鉄道で 300 km、ザバイカル鉄道で 200 km、ウスリー鉄道で 250 km。
4	チェリャピンスク=タイガ間(南ウラル、オムスク、トムスク鉄道)で 1 キロあたり枕木を 1600 個に増大[タイガはケメロヴォの北に位置し、ここからトムスクへの支線が分岐している]。
5	カラガンダ線で、不良レールを交換するとともに、1 キロ当たりの枕木を 1440 個まで増大。
6	ソヴェーツカヤ・ガヴァニ=コムソモリスク間の鉄道建設の展開。ハバロフスク=コムソモリスク線本線 180 km 敷設の開始、エイヘ=ソクル線の装備とエイヘ拠点の発展。[* 軍需工業都市コムソモリスク・ナ・アムーレの太平洋への出口(ソヴェーツカヤ・ガヴァニ)と、ハバロフスクとの接続を目指すもの。エイヘ(現在インスカヤ)、ソクルともにノヴォシビルスク近郊の駅]
7	製造能力をウラン・ウデ工場で 1935 年未までに蒸気機関車 360 台、貨車 2200 台、オムスク蒸気機関車修理工場で蒸気機関車 420 台に引き上げること。前者には 9000 万ルーブル(うち 1200 万は住宅建設)、後者には 1450 万ルーブルと 350 万を住宅建設に支出。
8	シベリア方面の鉄道における水供給を強化し、南ウラル鉄道における ロゴヅシカ=クルガン、クルガン=マクシノの二つの縦断水道管の利用を開始、その建設に 900 万ルーブルを支出。ピカトナヤからイシリ・クリ駅までオムスク鉄道における縦断水道管の設営、スタリツァ=リュビンスカヤ間の木製水道管の交換作業を継続、これに 550 万ルーブルを支出。[いずれも鉄道への水供給確保を課題としていた]
9	ノヴォシビルスク=オムスク間の自動閉塞装置 автоблокировка の建設終了とオムスク=チェリャピンスク間の半自動閉塞装置の建設着手。
10	ノヴォシビルスク駅の第一段階建設の終了(500 万ルーブルの支出)。

このように年間プランを決めた二日後の 1935 年 1 月 25 日、政治局は 2 月の輸送プランを決定した[РГАСПИ, 17/3/958/28]。鉄道で一日に 6 万貨車の積み込みを行うこと、うち 345 貨車の増減を細かく定めた¹¹。上述の通り、年間計画では一日の積み込み 63000 貨車を目指していたが、この段階では 6 万台を目標に始めたことがわかる。

続けて 1935 年 2 月 17 日には 3 月の輸送プランについて、カガノーヴィチ(議長)、チュバリ、アンドレーエフ、ポストニコフ、メジラウク、ジーミンからなる小委員会に問題の検討を委ねた[РГАСПИ, 17/3/959/25]。ここに至ってどのようなメンバーに輸送問題の検討を委ねていたのかが判明する。次いで 2 月 20 日、政治局は 3 月の鉄道輸送プランを決定した。カガノーヴィチ小委の提案を採択したものであった。一日平均の積み込みを 60230 貨車とした。オムスク鉄道での石炭積み込み 70 貨車を削減し、その分を南東鉄道で増やしといった調整を行い、関係機関に細かい指示を出した(例えばソ連調達委員会には種子輸送について)。交通人民委員部が提出した 3 月の極東の鉄道への輸送プランも承認した[РГАСПИ, 17/3/959/29-30]。

ここでとりわけ重要な人事が行われた。2 月 28 日、アンドレーエフに代えてカガノーヴィチが交通人民委員に就任したのである。カガノーヴィチ伝を執筆したリースによれば、1932-33 年の農業集団化とその後の大飢饉で汚点を残したスターリンが、カガノーヴィチに対する人気を警戒し、その力をそぐべく 1934 年には彼に代えてモスクワ市の党第一書記にフルシチョフを抜擢

し、党統制委員会議長のポストもその代理エジョフ[1937年の大規模なテロルの主役となる]に譲らせたという[Rees 2012: 160-162]。ともかく、スターリンの右腕と呼ばれた人物が輸送行政のトップとして乗り込んできたのである。

先の3月のプランに続いて1935年3月17日には、4月の輸送プランを検討すべく、チュバリ(議長)、カガノーヴィチ、ポストニコフ、クヴィリング、オルジョニキツゼ、ミコヤン、クレイネルからなる小委員会が設置された[РГАСПИ, 17/3/961/30]。3月プラン策定時のメンバーを変更し、チュバリが議長に就任したほか、アンドレーエフその他が外れ、オルジョニキツゼら4人が新たに加わった。さらに政治局は4月7日、党中央委員会の輸送小委員長に、カガノーヴィチの後任としてモロトフを任命し[РГАСПИ, 17/3/962/5]、そのメンバーにチュバリも加えた(4月14日)[РГАСПИ, 17/3/962/20]。

この間、1935年3月10日に政治局は、蒸気機関車、貨車の修理のための部品、設備、レール、連結器、鉄金属、木材、建設資材に関する交通人民委員部の申請を検討すべく、委員会を設置した。メンバーはチュバリ(委員長)、カガノーヴィチ、メジラウク、オルジョニキツゼ、アンドレーエフ、ジーミン、ポストニコフ、ロボフ、スミルノフ、グレーヴィチから構成され、作業期間は10日間とした[РГАСПИ, 17/3/961/13]。政治局は3月31日にこの問題を鉄道輸送小委の検討に回し[РГАСПИ, 17/3/961/63]、改めて4月19日に議題として取り上げた。その結果政治局は、交通人民委員部に対しては、最も死活的に必要な資材(貨車の輪金 *бандажи вагонные*、貨車の輪軸 *вагонные колесные пары*、貨車の車軸 *оси вагонные*、蒸気機関車の管 *паровозные трубы*)を外国で購入するため、1935年の輸入枠を超えて追加的に400万ルーブルを支出すること、カガノーヴィチ、ローゼンゴリツにはこの目的のためにドイツのクレジットを利用し、輸物品リストを確定し、中央委員会に報告すること、以上を決めた[РГАСПИ, 17/162/18/5。決定の送付先はカガノーヴィチ、モロトフ、ローゼンゴリツ]。ソ連国内の脆弱な輸送手段を補うため、外国製の優れた資材に頼らざるを得なかったのである。

鉄道輸送に関連した情報を鉄道員や国民にも周知徹底すべく、交通人民委員部の機関紙グドーク *Гудок* について、1935年4月14日、政治局は1935年第2四半期より部数を25万部とすると決定し[РГАСПИ, 17/3/962/20]、同年7月7日には、ウスリー、ザバイカル、トムスク、オムスク鉄道などに対し、その鉄道政治部の日刊紙を出すことを許可した[РГАСПИ, 17/3/968/12]¹²。

4月の鉄道による貨物輸送プランを政治局が採択したのは、小委設置からわずか3日後の1935年3月20日であった[РГАСПИ, 17/3/961/37-38]。一日平均の積み込み量を交通人民委員部が提出した61000ではなく61500貨車とし、増加分500の内訳を定めた(例えば石油タンク車150、材木203、穀粉・穀粒76など、詳細は略)。さらに水運人民委員部には、5月から水運による輸送プランを提出するよう指示した。

以上考察してきた通り、1935年1月に翌2月のソ連全土の貨物輸送量を計画したのを皮切りに、政治局はその後毎月、ソ連全土の貨物輸送のノルマを定めることになった。その後の経過を示すのが【表4】である。

【表4】 ソ連全土の一日平均の貨物輸送計画(1935～39年 単位は貨車)

	1935年		1936年		1937年		1938年		1939年	
1月			74000		85000		88000		85000	
			12/25	974/15	12/26	982/88	12/22	994/23	12/23	1004/33
2月	60000		74000		86000		85000 ¹³		85000	
	1/25	958/28	1/25	974/60	1/25	983/43	1/26	995/9	1/26	1005/55
3月	60230		76000		87000 ¹⁴		85000 ¹⁵		88000	
	2/20	959/29	2/26	975/31	2/23	984/10	2/20	996/25	2/26	1006/52
4月	61500		80000		92000		85000		91000	
	3/20	961/37, 38	3/21	976/27	3/23	985/19	3/23	997/54	3/27	1008/16
5月	62500		85000		94000		88000			
	4/20	962/39	4/20	976/81	4/19	987/4	4/21	998/48		
6月	67500		87000		95000		91000 ¹⁶			
	5/19	964/13	5/20	977/58	5/22	987/76	5/22	999/45		
7月	70000		90000		98000		94000 ¹⁷			
	6/20	965/44, 82	6/22	978/65	6/21	989/3	6/21	1000/19		
8月	70000		90000		98000		95000			
	7/21	969/5	7/19	979/42	7/27	989/76	7/21	1000/44		
9月	73000		90000		98000		96000			
	8/21	970/55	8/21	980/54	8/25	990/63	8/22	1001/27		
10月	73000		91000		100000		94000			
	9/23	971/58	9/21	981/42	9/17	991/18	9/21	1002/23		
11月	73500		91000		100000		92000			
	10/21	972/41	10/23	982/24	10/23	992/90	10/23	1002/59		
12月	74000		91000		95000 ¹⁸		90000			
	11/21	972/81	11/22	982/62	11/20	993/50	11/26	1004/1		

[*上段は予定されていた毎月の一平均の貨物輸送量。下段左は決定が採択された日時を指す。例えば1936年1月の一平均の貨物輸送量74000を、前年1935年12月25日に定めたことを示す。下段右は公文書館文書の出典で、ロシア社会政治史公文書館の中央委員会ファンド17の政治局の目録3に収められている文書とリストの番号を示す。例えば、1935年2月の場合、本来ならばРГАСПИ、17/3/958/28と書くべきところ、すべてのデータに共通するので、最初の二つの数字17/3/を省略した]

これはあくまでもプランである。実際の輸送量のデータも提示すべきだが、そのようなデータは把握していない。しかし計画作成に際しては、ある程度の改善を見込んで多めの目標数値が設定されていたとしても、現実の輸送実績を反映した、非現実的な数値は掲げられなかったに違いないと推測する。それを並べることによって、ある程度の傾向を把握できるのではないかと考える。【表4】からわかる通り、1935年初めの段階でソ連全土では一日平均約60000台の貨車が移動していたのが、徐々に増加し翌1937年秋には10万台に到達、その後数値は低下し、1938年から1939年初めにかけて約9万台で推移していることがわかる。1939年いっばいの政治局のプロトコールを見たが、1939年4月以降、このようなデータは政治局で取り上げられなくなる。輸送に携わる当局はその後も、円滑な輸送を目指して、データを収集し、それをもとに輸送体制をコントロールをしていたに違いないが、政治局で取り上げられなくなったという事実も当局の輸送に対する何らかの考えを示しているように思う。

カガノーヴィチの活動に焦点をあてたリースの先駆的研究は、この貨物輸送量増大について、新任の交通人民委員たる彼のもとで、アンドレーエフ時代の弾圧的手法の頻度を減らしながら、

クリヴォノス運動[ノルマの超過遂行を図る生産性向上運動。炭鉱におけるスタハーノフ運動と類似。ピョートル・クリヴォノス(1910-1980)は機関車の運転士]を後押しして鉄道輸送量を伸ばし、交通人民委員部内で輸送ターゲットを低めに抑えたい「制限派」の抵抗も抑えて、鉄道輸送を改善したとカガノーヴィチの貢献を評価している。交通人民委員部と並んで、当時のソ連で最も重要な経済機関の双壁たる重工業人民委員部を率いるオルジョニキツェとともに、配下の部下を守ろうとしたが、結局はスターリンと治安機関が主導する 1937 年以降の大規模な粛清により、多数の幹部を失うことになったとリースは結論づけている [Rees 1995, 2012]。

リースが極東問題について触れている箇所は限られているが、注目すべきは、ソ連全土で極東向けの輸送貨物量のノルマだけが、送り主のリストを付して、毎月政治局で決議されていたことである。ソ連全体の中で戦略的な位置を占めていた極東については次項で改めてまとめることにしよう。

4. 極東地方への輸送ノルマ、東シベリア鉄道・トムスク鉄道の軍事化

既述の通り 1935 年 2 月 20 日に政治局は、翌 3 月の極東地方向け輸送プランを承認したが、より具体的な数字を挙げた 4 月の輸送プラン、すなわち 3 月 20 日の政治局決定を紹介することにしよう。計画では 1935 年 4 月、ザバイカル、ウスリー鉄道に向けて貨物、労働者を、ムイソヴァヤ以東へ一日 900 貨車(うちザバイカル鉄道あてに 507、ウスリー鉄道あてに 393)輸送することとした。ザバイカル鉄道以西からウスリー鉄道向けに輸送される 393 貨車に加え、ザバイカル鉄道管内から別に一日 82 貨車をウスリー鉄道に輸送するため、ウスリー鉄道の起点たるウルシャ以東には 475 貨車運ばれることになり、このうちボチカリョーヴォ以東に 375 輸送することとした[РГАСПИ, 17/3/961/38]。これらの貨物の発送者について、各人民委員部ごとの割り当てを示したのが次の【表 5】である[РГАСПИ, 17/3/961/99]。

ムイソヴァヤはバイカル湖南岸に位置し、イルクーツクとウラン・ウデのほぼ中間にある。ウルシャはシベリア鉄道が当時の満洲国の西北地方で国境に接近する位置にあり、ザバイカル鉄道の東端にある。ボチカリョーヴォ駅はスヴァボードヌイのさらに東南、現在のペロゴルスクにあたる。このように特定の地点を定め、その地点を越えて送り届けるべき貨車の数を定めていたのである。ザバイカル鉄道あてには重工業人民委員部、交通人民委員部、調達委員会、ウスリー鉄道あてには内務人民委員部、調達委員会、交通人民委員部、国防人民委員部の貨物が多かったという傾向、どのような組織が極東にどれだけの物資を送っていたのか確認できよう。あくまでもこの段階における数値であり、作業の進展その他の状況によって数字は変化した。

極東の鉄道を考える際に重要なポイントは、対峙する満洲国の鉄道との関係である。ここでとくに転換点となったのは、1935 年 3 月 23 日にソ連と満洲国及び日本の間で中東鉄道の売却交渉が妥結した[寺山 2005]ことであり、政治局は 4 月 2 日、中東鉄道への新たな対応を指示することになる。その内容は、

【表5】 ザバイカル、ウスリー鉄道あて 1935年4月貨物・労働者輸送計画

発送する人民委員部	ザバイカル鉄道あて	ウスリー鉄道あて		
		総計	うちザバイカル鉄道からウスリー鉄道へ	うちボチカリョーヴォ以遠
国防人民委員部	1100	1730	114	1300
内務人民委員部	47	4024	1350	3000
人民委員会議調達委員会	2291	3170	400	2500
食料産業人民委員部	830	1320	33	1000
国内商業人民委員部	27	17	—	17
重工業人民委員部	4993	920	—	850
軽工業人民委員部	120	100	—	100
外国貿易人民委員部	850	30	—	30
農業人民委員部	26	240	—	200
ソフホーズ人民委員部	3	2	—	2
木材産業人民委員部	1000	100	—	100
ツェントロソユーズ	77	100	—	90
ツードルトランス	33	80	—	80
通信人民委員部	7	17	—	17
水運人民委員部	4	40	—	40
交通人民委員部	3400	1955	550	1590
ロシア共和国地方産業人民委員部	121	80	—	50
ウクライナ共和国地方産業人民委員部	3	5	—	5
白ロシア共和国地方産業人民委員部	7	6	—	6
北洋海路総局	—	8	—	8
グラヴゾーロト	232	175	13	140
グライダー工場	—	3	—	3
全ソ産業協同組合評議会 Всекопромсовет	28	40	—	35
供給・販売・小売商業局(Всекопромлеснабсбыт) *木材・木材化学・製材産業協同組合全ソ同盟に附属	11	—	—	—
教育人民委員部(合同国立出版)	—	13	—	13
ロシア共和国公益事業人民委員部	—	8	—	8
アエロフロート	—	40	—	40
ユダヤ人勤労者耕地整理委員会 Комзет	—	16	—	16
ロシア共和国保健人民委員部(ロシア薬局合同РАПО)	—	1	—	—
交通人民委員部備蓄	—	10	—	10
合計	15210	14250	2460	11250
一日当たり平均	507	475	82	375

1. 「日本人の提案及び中東鉄道協定第14条を実行するため」、ルードウイ Рудый Ю.В. はスラヴツキー Славцкий М.М. とともに、満洲国の鉄道を管理する南満洲鉄道当局と、ソ連の鉄道との直接連絡に関する交渉を始めること。
2. 直通連絡の商業的合理性を確保できる基本的な条件：すなわち、A)ウラジオストックと満洲の諸港の間の貨物の配分、B)貨物に対する関税、その他の課税で相応の税率、税関体制の確立、以上をまとめること。
3. この経済的基盤をもとにポグラニチナヤ駅、満洲里駅で、直通の貨物・旅客連絡を復活させる。ポグラニチナヤ駅では貨物の受け渡しは積み替えなし、旅客は乗り換え、満洲里駅では

貨物を積み替え、旅客は乗り換える。

4. 貨物と旅客の引き渡しは満洲国内で行い、引渡し駅にはソ連の技術要員を配置する。
5. 直通運賃 *прямые тарифы* は国内運賃を上回ってはならない。運賃の引き上げその他負担を重くする諸条件については、協議会でのみ行うこと。
6. 合意文書の作成に際して、他の点についてはソ連の鉄道の通例に従うこと。
7. 6か月以内に見直しを提起する権限を双方に付与し、合意は無期限とする〔РГАСПИ, 17/162/17/163-164〕。

ルードイは中東鉄道の管理局長、スラヴツキーはハルビン駐在ソ連総領事だが、わずか3週間後の4月23日にはルードイをこの交渉から外し、スラヴツキーとヴェヴェルタ *Веверта* に委ねることを政治局は決めている〔РГАСПИ, 17/162/18/8〕。中東鉄道が完全にソ連の管理下から離れたことにより、当局はこの鉄道との新たな関係構築を模索せざるを得なかった。

一方でソ連国内では、さらに過激な方策に打って出ることになった。1935年4月27日に政治局は、以下の二点を決定した〔РГАСПИ, 17/3/963/8〕。

(1) 東シベリア鉄道及びトムスク鉄道のバルナウルとノヴォシビルスク運行管区に勤務するすべての軍人及び徴兵義務のある労働者、職員、さらにこれらの鉄道で指導的な専門についている労働者及び職員すべてに対し、国防人民委員部と交通人民委員部が定めたりストに基づき、年齢や軍務へのかかわりに関係なく、次の布告を適用する：ソ連中央執行委員会とソ連人民委員会議の布告「ザバイカル、ウスリー鉄道で働き勤務する軍人及び軍事義務のある者の労農赤軍所属への移管について」(1932年12月29日付)

(2) トムスク、東シベリア鉄道のスタッフには、ソ連人民委員会議布告「労農赤軍へ所属替えされたザバイカル、ウスリー鉄道の労働者、勤務者のための特典について」(1933年3月5日)、ソ連中央執行委員会及びソ連人民委員会議布告「軍事鉄道裁判所と軍事鉄道検察の形成について」(1933年1月3日)を適用する。

要するにこの決定は鉄道の軍事化を意味し、鉄道員は従軍しているのと同様の義務を負い、それに応じた待遇を受けることになったのである。1932年末のウスリー、ザバイカル鉄道に続いて東シベリア及びトムスク鉄道まで鉄道の軍事化が拡大したのである。ノヴォシビルスクからバルナウル、セミパラチンスク、アルマ・アタを經由してカザフスタン南部まで、すなわちシベリアとトルキスタンを結ぶトルクシブ鉄道の一部は帝政時代に建設されていたが、第一次五か年計画の主要事業の一つとして、1930年に全線開通していた。ノヴォシビルスクからバルナウル方面へ南下する路線はトムスク鉄道の管轄下にあった。このトルクシブ鉄道は中華民国の東の辺境たる新疆地方に沿って走っており、ソ連はこの鉄道を活用して、新疆への影響力をますます強めていた。そしてすでに1933年には、ソ連とモンゴル〔寺山2017：第3章〕、ソ連と新疆〔寺山2015：第3章〕を接続する諸街道に勤務する輸送関係者は軍事化されていた。以上を考えると、この1935年4月の段階でノヴォシビルスクから東部分のソ連の交通路すべてが軍事化されたことを意味する。

鉄道の輸送能力向上は国防にも直結するため、政治局は1935年4月29日、ウラン・ウデで建設中の蒸気機関車・貨車修理工場で働いていた総勢500人までのヴェネヴォイスコヴィク[常備軍には所属せず、定期的に軍に召集されて軍事訓練を受ける兵士のこと]の再訓練のための召集を1年延期することを許可した[РГАСПИ, 17/3/963/13]。既述の通り、鉄道軍特別軍団も極東問題に対処するために形成されたが、同じ4月29日の政治局決定はこの鉄道軍の態勢維持を目指していたことを示す。その内容は「鉄道の運行に従事している鉄道軍の兵卒、若手指揮官[班長、分隊長、小隊長補佐、曹長のこと](全部で13391人)が、兵役終了後も1年間自由契約雇用者として仕事に留まることを義務とする人民委員会議と中央執行委員会の布告を出す」というものである[РГАСПИ, 17/3/963/13]。自由契約雇用者とはいえ、鉄道が軍事化されている路線[鉄道軍と記されているだけで、特別軍団以外を含む可能性がある]では、一年間余分に兵役につくことを意味するだろう。

1935年5月3日には、35年5-6月にかけてのウスリー鉄道における輸送プランが検討され、他の発送者の輸送を削減することで、穀物の輸送を月に500台増やし、調達委員会のための輸送を月3800貨車に設定することを決めた[РГАСПИ, 17/3/963/18]。この極東への穀物輸送について政治局はこれに続く5月7日、より細かく定めた。次の5項目である。

1. 極東地方党委員会と極東地方執行委員会には、5月中にボチカリョーヴォの備蓄拠点[фонд городок をこのように訳した]より1万トンの備蓄食料穀物をウラジオストックに搬出することを許可。搬出はウスリー鉄道に関して政府が定めた穀物に割り当てられた5月の輸送ノルマの範囲内で行うこと。
2. 極東地方党委員会と極東地方執行委員会は、備蓄食料穀物をハバロフスクの備蓄拠点から、ハバロフスク製粉所とハバロフスク埠頭へ移動させることを許可する。交通人民委員部には、この穀物輸送のため2ヶ月間にわたって、25貨車からなるヴェルトゥーシカ[вертушка 鉄道におけるスラングで、一定の駅の間を定期的に運行する貨車のグループのことをいう]の組織を許可させる。
3. ウスリー鉄道あてに移動している(備蓄倉庫も含む)備蓄穀物及び商用穀物を、インノケンティエフスカヤ駅[イルクーツク市内北部にあり1936年の東シベリア鉄道再編＝クラスノヤルスク鉄道形成後、イルクーツクⅡ駅と呼ばれるようになる]で製粉所、ハバロフスク埠頭、ウラジオストックへと目的地を変更することを許可する。
4. 太平洋艦隊[1935年1月11日に極東海軍から改称¹⁹⁾]は、ウラジオストック港のエーゲルシェリド倉庫で、鉄道で運ばれた穀物を受け入れること。
5. 極東地方党委員会と極東地方執行委員会は、ボチカリョーヴォとハバロフスクの備蓄拠点から運ばれ、或いはまた道中に行く先が変更された備蓄食料穀物の中から、5-6月にかけてアムールの備蓄拠点へ200万プード[1プード16.38kgなので32760トン]積み下ろすこと[РГАСПИ, 17/162/18/23. 決定の送付先はズロービン、カガノーヴィチ、パホーモフ、ジブラク、極東地方党委員会]。

このように1935年初めから、極東における備蓄解除の流れ(【表2】を参照)がずっと続いていることがわかるであろう。最後の第5項目は放出した分の補充分とみなせる。

5. 極東地方への貨物輸送計画：1935-1939年

すでに紹介した極東地方への1935年3月の輸送計画も含め、それ以降の流れをまとめたのが【表6】である。1935年春より、中断をはさみながら同年10月以降、極東あて貨物の輸送計画が、毎月政治局で承認されることになった。月末に翌月の発送計画を立てているが、基準点に変動がある。ムイソヴァヤの他、当初はウルシャ(ウラジオストックから2069 km)が基準になっていたが、ハバロフスク(ウラジオストックから644 km)、アルハラ(ウラジオストックから715 km)、マリンスク[クラスノヤルスク鉄道に位置、クラスノヤルスクとノヴォシビルスクのほぼ中間]と変化している。複線建設の進捗度合い、季節性、その他の要因で目標とする輸送貨車数は変化したものと思われる。1935年から1939年にかけての4年弱、ほぼ毎月、ソ連全土の鉄道の中で唯一、極東地方向けの輸送計画だけは政治局で決定されることになる。1936年3-5月にかけて一日平均1000台まで目標とする輸送量は急増したが、同年11月末には突如計画が変更され、1937年1月には500まで急落していることがわかる。1937年春からの一年間は、特にハバロフスク以遠の最も遠い地域への輸送量に焦点をあてていたが、1938年6月以降はクラスノヤルスク鉄道のマリンスク以遠というかなり長大な沿線への貨物輸送が計画されていたことが判明する。これらの数字も目標であり、実態を把握する必要があるのはもちろんだが、傾向は把握できるだろう。

政治局の決定を跡付ける限り、東方の鉄道あての貨物輸送計画は1939年4月が最後となった。実は同時に、満洲事変以降、当局が取り組んできたシベリア鉄道全線の複線化が完了したのである。その過程については稿を改めて述べることにするが、この段階でスターリン指導部は単線運行の不自由さから完全に解放されることになったのであり、くしくもこれはノモンハンにおける大規模な軍事衝突前夜という時期にあっていた。この時期は既述の通り(【表4】)、ソ連全土の貨物輸送計画が政治局で採択されなくなった時期とも符合することを確認しておきたい。

全国的にも、そしてとくに極東地方に限定した形で鉄道輸送の計画化が進み始めたのが1935年春から秋にかけての状況だったが、1935年後半の状況を極東問題を中心に以下に列挙することにしよう。ここでも満洲からの野菜購入、極東地方内部における食料調達、漁業振興のための用具の発送[ひいては極東地方内での食料供給]等、食料自給に向けた対策が目立つ。

4月にヴェネヴォイスコヴィクの再訓練が1年延期になったことを紹介したウラン・ウデの工場について政治局は1935年6月20日、①新たな蒸気機関車製造プログラム遂行のため、交通人民委員部には工場建設に関して追加的に1401万ルーブル(うち1935年中の輸入設備に42.1万、労働者と技師技手要員のための住居費に700万ルーブル)支出することを許可、②外国貿易人民委員部のローゼンゴリツは、遅くとも1936年第2四半期に実現するよう42.1万ルーブル分のウラ

【表 6】 極東への貨物・労働者派遣計画(1935～1939年)

年/月	政治局 決定日	基準点	一日平均 貨車数	備 考	出典
1935/4	3/20	ムイソヴァヤ	900	うちザバイカル鉄道あて 507、ウスリー鉄道あて 393。ウルシャ以東に 475(うちボチカリョーヴォ以東に 375)。ザバイカル鉄道からウスリー鉄道に 82。	961/38, 99
1935/5-6	5/3			穀物輸送を月に 500 台増加(本文参照)	963/18
1935/7	6/20	ウルシャ以東	475	ウスリー鉄道あて(うちボチカリョーヴォまで 90)	965/44, 82
1935/8-9				*政治局での決定なし	
1935/10	9/23	ウルシャ以東	510	ウスリー鉄道あて	971/58, 139
1935/11	10/21	ウルシャ以東	540	ウスリー鉄道あて	972/41, 146
1935/12	11/22	ウルシャ以東	544	ウスリー鉄道あて	972/85, 183
1936/1	12/25	ウルシャ以東	544	ウスリー鉄道あて	974/15, 136
1936/2	1/25	ウルシャ以東	544	ウスリー鉄道あて	974/60, 236
1936/3	2/26	ウルシャ以東	750	ウスリー鉄道あて	975/32, 127
1936/4	3/23	ウルシャ以東	850	アムール鉄道あて(1936年2月、ウスリー鉄道がアルハラを境界に、アムール鉄道と極東鉄道に分割)	976/30, 46
1936/5	4/28	ウルシャ以東	1000	アムール鉄道あて	977/15, 79
1936/6	5/20	ウルシャ以東	1000	アムール鉄道あて	977/58, 120
1936/7				*政治局での決定なし	
1936/8	7/29	ウルシャ以東	1000	アムール鉄道あて	980/18, 113
1936/9	8/21	ウルシャ以東	1000	アムール鉄道あて	980/54, 131
1936/10	9/21	ウルシャ以東	1000	アムール鉄道あて	981/42, 138
1936/11	10/23	ウルシャ以東	1000	アムール鉄道あて	982/24, 115
1936/12	11/22	ウルシャ以東	1000 725	アムール鉄道あて *11月29日、1000台から275台削減し725貨車に変更。	982/62, 67, 146
1937/1	12/26	ウルシャ以東	500	アムール鉄道あて	982/88
1937/2	1/25	—	600	アムール鉄道、極東鉄道あて。*ウルシャという基準点が消える。	983/43, 135
1937/3	2/23	—	800	アムール鉄道、極東鉄道あて	984/10
1937/4	3/23	(ハバロフスク)	1000	アムール鉄道、極東鉄道あて。うちハバロフスク以遠に 600。*初めてハバロフスクが基準点となる。	985/20, 75
1937/5	4/19	(ハバロフスク)	1050	アムール鉄道、極東鉄道あて。うちハバロフスク以遠に 600。	987/4, 143
1937/6	5/22	ハバロフスク以遠	750	極東鉄道あて	987/76, 180
1937/7	6/21	ハバロフスク以遠	750	極東鉄道あて	989/3, 91
1937/8	7/27	ハバロフスク以遠	800	極東鉄道あて	989/77, 182
1937/9	8/25	ハバロフスク以遠	870	極東鉄道あて	990/63, 144
1937/10	9/23	ハバロフスク以遠	1000	極東鉄道あて	992/2, 106
1937/11	10/20	ハバロフスク以遠	892	極東鉄道あて	992/72, 154
1937/12	11/19	ハバロフスク以遠	750	極東鉄道あて	993/51
1938/1	12/22	ハバロフスク以遠	750	極東鉄道あて	994/23, 74
1938年1月18日 ～3月1日	1/18	アルハラ以遠	600	極東鉄道あて	994/64. 及び 995/52

年/月	政治局 決定日	基準点	一日平均 貨車数	備考	出典
1938/3	2/20	アルハラ以遠	600	極東鉄道あて	996/25, 56
1938/4	3/23	アルハラ以遠	750	極東鉄道あて	997/56, 125
1938/5	4/21	アルハラ以遠	800	極東鉄道あて	998/48,115
1938/6	5/22	マリインスク以東	1450	東方の鉄道(クラスノヤルスク、東シベリア、モロトフ、アムール、極東鉄道)あて *1936年5月、ザバイカル鉄道がモロトフ鉄道と改称される。	999/45, 76
1938/7	6/21	マリインスク以東	1500	東方の鉄道あて *そのうち海軍人民委員部あて827貨車(重工業人民委員部より811、ソ連軽工業人民委員部より6、ロシア連邦地方産業人民委員部より2、白ロシア地方産業人民委員部より7)	1000/19, 57
1938/8	7/21	マリインスク以東	1650	東方の鉄道あて	1000/44, 70
1938/9	8/22	マリインスク以東	1610	東方の鉄道あて	1001/27
1938/10	9/21	マリインスク以東	1420	東方の鉄道あて(アルハラ以遠 800)	1002/23
1938/11	10/23	マリインスク以東	1500	東方の鉄道あて(アルハラ以遠 850)	1002/59
1938/12	11/26	マリインスク以東	1420	東方の鉄道あて(アルハラ以遠 820)	1004/1
1939/1	12/23	マリインスク以東	900	東方の鉄道あて(アルハラ以遠 620)	1004/33
1939/2	1/26	マリインスク以東	1150	東方の鉄道あて(アルハラ以遠 720)	1005/55
1939/3	2/26	マリインスク以東	1400	東方の鉄道あて(アルハラ以遠 1025)	1006/52
1939/4	3/27	マリインスク以東	1450	東方の鉄道あて(アルハラ以遠 1100)	1008/16

[出典はРГАСПИ、17/3/以降の部分のみ表示している]

ン・ウデ工場への輸入設備の追加発注を行い、同様の期限内にドイツからのクレジットにより、同工場への17.6万ルーブル分の発注も行うことを決めた[РГАСПИ, 17/162/18/62]。ドイツからのクレジットによる発注については既述の通り、4月19日に政治局が指示していたが、工場の子備の充実とともに労働者や技術者のための居住環境整備に腐心していたことがわかる。

極東とは直接関係ないが1935年6月12日、政治局は、交通人民委員部の行政機構の改編を決定した²⁰。交通人民委員に就任以来、カガノーヴィチは組織のスリム化と同時に、職員の待遇改善を目指して合理化を進めていた。

1935年7月1日政治局は、1935年第3四半期の海路による極東地方への貨物輸送について労働国防会議による布告草案を承認した[РГАСПИ, 17/3/967/17]。既述の通り、3月に1935年の極東への海上輸送の経費を政治局で承認していたが、それを受けたものである。第4四半期の極東への海路輸送について決定したのは9月21日で同じく労働国防会議の決定を承認したが、4万トン(10月に2万トン、11月に2万トン)の石油製品に限定した。そして、石油製品輸送のため、外国貿易人民委員部が必要な量の外国船をチャーターするよう指示した[РГАСПИ, 17/162/18/148. 決定の送付先は、ルズタク、ミロシュニコフ、ステイイン、パホーモフ、極東地方党委員会一暗号で]。

隣の満洲国からの野菜輸入も検討していた。1935年6月25日、政治局は極東地方のため、①

中東鉄道売却で得た資金を原資に、2500トンの玉ねぎ、500トンのニンニク、総額21万円を満洲で購入するよう外国貿易人民委員部に指示、②ソ連農業人民委員部には同年2月28日の布告(No.1262)の例外として、これらの野菜のソ連への輸入を許可し、ラヴレンティエフ(極東地方党委員会書記)、クルトフ(極東地方執行委員会議長)には万全な受け入れ体制を整えさせること、以上を決めた[РГАСПИ, 17/162/18/71. 文書はローゼンゴリツ、チェルノーフ、メジラウク、極東地方党委員会に送付]。

もちろん、外部からだけでなく、極東地方自身の農業生産によって食料がまかなえれば外部からの購入、鉄道や船舶を利用した国内での輸送の必要もなくなるわけである。したがって極東地方でいかに調達する[国家による買い上げ]のかも重要である。1935年7月17日、政治局は極東地方、東シベリア地方(さらにキルギジアについても)における穀物調達についてソ連人民委員会議と党中央委員会による合同布告を決定した。それは1935年の収穫からの最低限の調達量として、極東(大豆、米も含む)で450万プード[73710トンにあたる]、東シベリア地方の穀物供出の義務から解放された部分で250万プード[40950トンにあたる]を予定していた[РГАСПИ, 17/3/968/34-35]。

さらに政治局は1935年8月11日、極東地方の漁業関連輸送について、①木材産業人民委員部、交通人民委員部は8-10月にかけて、他のいかなる目的よりも優先して、ダリゴスリュプトレスト[極東国立漁業トラスト Дальгосрыбтрест、極東最初の国营漁業企業で1925年に設立]への魚用容器のための高品質の梱包用一センチ厚板を毎月300貨車ずつ積み込むこと。②水運人民委員部は、極東地方の漁業のための33000トンという8月の輸送プランを必ず実行すること。③外国貿易人民委員部は合計14000トンの外国籍汽船2隻を極東地方の漁期の魚を輸送すべく8月にチャーターすること、以上を指示した[РГАСПИ, 17/3/969/31]。【表6】にある通り、この時期に極東地方への輸送に関して特別の決定はなされていなかったが、夏期の漁期ということから極東地方で豊富な海産資源をできるだけ活用しようとする意向が読み取れる。

これより前の1935年7月25日に政治局は、鉄道による穀粒貨物の輸送に関する決まりについて、毎日の到着の15%を限度に、受取人の要求に答えて、穀粒貨物の超過積み込みを行うという労働国防会議布告(1934年10月28日付)を、有効のままにとどめた[РГАСПИ, 17/3/969/15]。穀物は石炭等と同様、長距離輸送の途中で少なからぬ量が散逸する危険性が高く、このような対応もせざるを得なかったが、極東地方の場合は特にそれが当てはまっただろう。

これも極東に限定しているわけではないが政治局は9月17日、「鉄道輸送に関する蓄積プランを実行できなかった」として、交通人民委員部に対する補助金を国家予算から35年の第4四半期に6200万ルーブル分増加させることを決定した[РГАСПИ, 17/3/971/47]。そして11月25日には、翌1936年の鉄道貨物輸送プランを四半期ごとに立てた。1936年を通じて一日平均78500貨車とし、それらについて四半期ごとに目標を掲げた。第1四半期74000、第2四半期78000、第3四半期80000、第4四半期82000である[РГАСПИ, 17/3/972/90]。【表2】を見れば、この段階で1935年12月には74000台の輸送を予定しており、ほぼその流れを受け、年末には8万台を超えるま

で輸送量を増大させることを計画していた。1935年1月に策定された同年の一日平均の貨物積み込みの目標が63000だったことを考えると、この一年でさらに輸送目標が増大していることがわかるであろう。実際には【表2】にある通り、1936年末には月に9万台の輸送量を計画するまでに状況は改善することになるのである。

一方、1935年12月4日に政治局は、トムスク鉄道のカピネートナヤ駅[ノヴォシビルスクの西約100 kmに位置]における列車事故について審議した。決定は事故について触れていないので詳細は不明だが、①分岐点エイヘ駅[当時の西シベリア地方党第一書記エイヘ Эйхе Р.И. にちなむ。彼の粛清後インスカヤ駅と改名。ノヴォシビルスク市に所在]で見世物裁判を組織することを許可し、そのために最高裁判所軍事参事会の出張会議を派遣すること、主要責任者は10年の禁固刑に処すこと[ここの時点で РГАСПИ, 17/162/19/5]、②経験豊富な党活動家20名を、トムスク鉄道の党オルグとしての仕事に派遣すること、③ヤゴダには内務人民委員部西シベリア全権代表の輸送部門の組織強化を委ねる、以上を決めた[РГАСПИ, 17/3/973/17]。1935年4月に一部が軍事化されたこのトムスク鉄道でも、同様に見世物裁判の組織を命じていたのである。ただし、この場合の判決で責任者は死刑をあらかじめ免れていたことになり、カガノーヴィチが厳罰に頼らずに労働生産性を挙げようと努めていたとのリースの主張を裏付けるのかもしれない。

6. 交通問題に関する党、政府及びシベリア鉄道東部線の人事問題

政治局がモスクワで行う決定は、地方でどのように実行されたのか? 「幹部がすべてを決定する」とはスターリンの言だが、彼の手足となって働く役人たちの活動が重要である。【表7】に、1934年から1939年にかけて、政治局が決定した交通人民委員部の中央と極東・シベリアに関連した人事をまとめた。

モスクワの交通人民委員部本体の局長レベル、ソ連各地の鉄道管理局長、その政治部長を政治局が最終決定していたことを確認できる。トップの人事で重要なのは、すでに述べた通り、1932年以来人民委員を務めていたアンドレーエフに代わって、スターリンの右腕ラーザリ・カガノーヴィチが任命された1935年2月27日の決定である。さらに1937年8月22日にカガノーヴィチは重工業人民委員に任命されていったんはこの仕事から離れたが、この表にある通り1938年4月に一年足らずで交通人民委員に返り咲いた。交通人民委員部は政府機関だが、党中央委員会の中にも交通を担当する輸送委員会があり、委員長だったカガノーヴィチの後任に人民委員会議議長モロトフが任命されたことがわかる(1935年4月7日)。内務人民委員部国家保安総局はオゲベウの後継組織だが、ここにも輸送部が存在し、1935年3月25日の決定でシャーニンが輸送部長に任命された一方で、キシキンが交通人民委員部に移った。このように党と政府機関、治安機関と交通人民委員部の間の移籍も少なからず見られた現象である。交通人民委員には複数の代理[次官]がおり、担当が決まっていたが、第一、第二と位がつく場合もあった。人民委員、その代理らが集まって当該人民委員部の基本的政策を検討していたのが参事会である。

【表7】 政治局によるシベリア、極東を中心とする鉄道関連の党、政府の人事と主な組織改革

年/月/日	政治局による決定	出典
1934/10/10	トムスク鉄道政治部長ポノマリョフ Пономарев С.В. をトルクシブ鉄道政治部長に、トムスク鉄道政治部長にはヴォスカノフ Восканов Р.А. を任命。	953/42
1934/10/15	オムスク鉄道政治部長の職からのヴォロディン Володин В.Г. の辞任要請を承認。彼を中央委員会に召還。後任には北カフカース鉄道ロストフ支部政治部長スハノフ Суханов А.Н. が転任。	951/42
1934/11/20	オシポフ Осипов А.И. をザバイカル鉄道の鉄道管理局長から解任しドルスキス Друскис Ф.С. を任命、オムスク鉄道管理局長に、南東鉄道管理局長ウラノフ Уланов Г.Д. を任命。	955/6
1934/12/25	東シベリア鉄道政治部長パヴロフスキー Павловский П.И. の辞職要請を承認、後任にペトロシヤン Петросян Г.С. を任命。	955/55
1935/1/13	トムスク鉄道管理局長ディヤコフを交通人民委員部に戻し、後任にミローノフ(ペルミ鉄道より)を任命、ペルミ鉄道管理局長にシャフギリデヤン Шахгильдян を任命。	958/16
1935/2/11	トムスク鉄道政治部長ヴォスカノフを解任(彼の党における立場については党統制委員会に引き渡された)。	959/15
1935/2/19	トムスク鉄道政治部長にシヴァルツ Шварца С.А. を任命(組織局が1935年2月16日に決定)。	959/26
1935/2/27	交通人民委員アンドレーエフを解任して中央委員会書記に任命、後任の交通人民委員にカガノーヴィチを任命、彼を党統制委員会議長、モスクワ州党委員会書記より解任。党統制委員会議長にエジョフ、モスクワ州党委員会第一書記にフルシチョフを任命。	960/7
1935/3/3	カガノーヴィチを労働国防会議のメンバーに任命し、同時にアンドレーエフをそのメンバーから外すソ連人民委員会議の決定を承認。	960/14
1935/3/4	交通人民委員部政治局長ポロンスキーを解任、後任にジミン Зимин Н.Н. を任命。ポロンスキーは全ソ労働組合中央評議会(ВЦСПС)書記に任命。	960/16
1935/3/10	中央委員会書記の仕事分担について決定、カガノーヴィチにはモスクワの州・党組織の監視を委ねるが、それが交通人民委員部の仕事に支障をきたさない程度に限定。彼には必要の際には州や地方の党委員会に、毎回鉄道輸送の諸問題に関して援助を求めることを許可。	961/16
1935/3/17	交通人民委員部に現存する「新鉄道建設局」「中央鉄道局大工事セクション」に代えて、「鉄道建設中央局」(通称ツジェルドルストロイ)を設置し、あらゆる新しい鉄道建設の統括、建設の管理と統制をこれに委任。局長にグラノフスキー Грановский М.А. を任命。	961/27
1935/3/21	1933年7月8日の人民委員会議と党中央委員会の「鉄道輸送管理局再編に関する」共同布告を変更、交通人民委員部に法務部を設置、同時に、4月1日開催の鉄道管理局長、政治部長の協議会後に、政治部長、党組織の長を集めて党活動に関する諸問題のみを扱う党協議会を開催することを許可。	961/40
1935/3/21	交通人民委員部政治局長代理にロツソフ Россов А.С. を任命。	961/41
1935/3/25	内務人民委員部国家保安総局 ГУГБ 輸送部長にシャーニン Шанин А.М. を任命。同輸送部長から解任されたキシキン Кишкин В.А. を交通人民委員部統制・監督グループ Контрольно-Инспекторская группа のリーダーに任命。	961/50
1935/4/7	交通人民委員に任命されたカガノーヴィチの後任として、モロトフを党中央委員会輸送小委員長に任命。	962/5
1935/4/8	鉄道中央労働組合中央委員会の議長にヴォロパーエフ Воропаев Ф.Г. を任命(モスクワ=白ロシア・バルト鉄道政治部長より)(組織局が1935年4月2日に決定)。	962/6
1935/4/9	ガイステル Гайстер С.И. の交通人民委員部への転任に伴い、中央委員会・人民委員会議付属輸送小委書記より彼を解任、後任にフルセル Хлусер М.Р. を任命。	962/16
1935/4/14	中央委員会輸送小委のメンバーにチュバリを追加。	962/20

年/月/日	政治局による決定	出典
1935/5/20	交通人民委員部管理局の人事を承認。運行局長にカルペンコ Карпенко П.И.(モスクワ・クルスク鉄道管理局長より)、貨車局長にオストロフスキー Островский М.Г.(重工業人民委員部より)、蒸気機関車局長にクリーツィン Курицын В.И.(ルガンスク工場長より)を任命。	964/17
1935/5/28	交通人民委員部幹部養成局長ハラトフ Халатов А.Б.を解任、チョールヌイ Черный В.Н.を任命。	964/41
1935/6/10	交通人民委員部学術・技術評議会議長にルードウイ Ю.В.Рудыйを承認。	965/9
1935/8/4	交通人民委員第一代理にポストニコフ Постников А.М.、第二代理にリフシツ Лифшиц Я.А.、政治部門の人民委員代理にジーミン、統制部門の人民委員代理にキシキンを任命。	970/12
1936/1/21	オムスク鉄道について、①交通人民委員部の同鉄道に関する命令を承認、②ウラノフ Уланов Г.Д.を同鉄道管理局長から解任、③後任にフリヤンスキー Фурьянский А.Е.を任命、④同鉄道と南ウラル鉄道にジーミンを派遣。	974/57
1936/1/24	トムスク鉄道について、①トムスク鉄道についての交通人民委員部の決定を承認、ノヴォズネツク運行管区長カルポフを解任、後任にアンドレーエフを任命、②トルクシブを経由してトムスク鉄道とクズバスへ向かいながらトルクシブで立ち往生している空車両の移動を確保すべく、オレンブルグ鉄道、トルクシブへ人民委員代理キシキンを派遣、③オムスクとシベリアのプレスにオムスク、トムスク鉄道に関する命令を掲載することを許可。	974/60
1936/3/4	トムスク鉄道管理局長のミローノフはトムスク鉄道の活性化という課題に対応できなかったとみなし、中央委員会とソ連人民委員会議は交通人民委員部に以下の提案をする。①ミローノフを解任、②ヴァニヤン Ваньян А.Л.(トムスク鉄道の政治部長から)を任命、③政治部長にはステパノフを任命。	975/53
1936/3/5	トルクシブ鉄道管理局長チュートベルゴフ Четвергов М.И.を解任、後任にミハイレンコ Михайленко Я.И.を任命。	975/56
1937/3/9	交通人民委員部の評議会から以下のメンバーを解任する。ローゼンツヴェイグ Розенцвейг М.А.、フリヤンスキー Фурьянский А.Е.、アルノリドフ Арнольдов А.М.、シャトフ Шатов В.С.、ウトキン Уткин А.В.、エムシャエフ Емшанов А.И.、マエフスキー Маевский И.Н.、アマトゥニ Амагуни Ц.К.	984/19
1937/3/17	鉄道輸送の計画化と調整のため、ソ連人民委員会議に付属する小委を設置する。メンバーはソ連人民委員会議議長モロトフ(議長)、ソ連交通人民委員カガノーヴィチ、ソ連 Gosplan 議長スミルノフ Г.。小委が出す命令はソ連人民委員会議の名前で出すこと。1937年3月17日の党中央委員会政治局定例会議における意見交換を考慮し、小委は早急に作業に取り掛かること。	984/3
1937/4/7	極東鉄道管理局長にドルスキスを任命。	985/40
1937/5/8	キシキンを統制に関する交通人民委員代理から解任、交通人民委員部預かりとする。	987/33
1937/5/8	交通人民委員部通信・信号局長マメンドス Мамендос-Поляк Л.А.を解任、後任にポドチェバーエフ Подчепяев В.И.を任命、動員部長にグセフ Гусев С.В.を任命。	987/33
1937/5/17	オムスク鉄道政治部長ヤーリン Ярин М.Е.を解任、後任にカディオロフ Кадыров Н.А.を任命。(その他6鉄道についても同様の人事あり、略)	987/68
1937/6/11	東シベリア鉄道管理局長クロフマリ Крохмаль А.П.を解任(交通人民委員部へ転任)、後任に同鉄道蒸気機関車部長エローヒン Ерохин А.С.を任命、同鉄道政治部長ヴェスナ Весна А.А.を解任、後任に同鉄道政治部長代理ポリャコフ Поляков А.Д.を任命。	987/133
1937/6/23	極東鉄道政治部長ボブレイシエフ Бобрышев Д.Т.を解任、交通人民委員部政治局預かりとし、後任にクドリャフツェフ Кудрявцев Б.Г.を任命。	989/6
1937/7/9	トルクシブ鉄道管理局長ミハイレンコを解任、フィリップポフ Филиппов К.И.を任命。*後者は1938年8月に人民委員代理に任命	989/36
1937/7/16	交通人民委員部参事会からポストニコフ Постников А.М.、ダウクスト Даукст И.П.、チョールヌイ、チャプリン Чаплин Н.П.、キシキン、カルペンコを他の仕事に移った関係で解任。グラノフスキー、クロフマリ、サラトフスキー Саратовский В.В.、ゴロヴィン Головин В.Е.、オシポフ、ジーミンは指導的党活動へ移ったため解任。	989/53

年/月/日	政治局による決定	出典
1937/8/10	交通人民委員部中央貨物局長ガイステルを解任し、後任にリーキン Ликин Я.С. を任命。	990/25
1937/8/10	交通人民委員部中央旅客局長ブロッキー Бродский И.М. を解任し、後任にホロシルキン Хорошилкин Я.М. を任命。	990/26
1937/9/10	交通人民委員政治担当の代理にエゴロフ Егоров А.П. を任命。	990/4
1937/9/22	トムスク鉄道管理局長ヴァニヤンを解任し、後任にペトروف Петров М.И. を任命、クラスノヤルスク鉄道管理局長ロマーキン Ломакин А.П. を解任し、クラフチェンコ Кравченко В.Т. を任命、極東鉄道管理局長ドルスキスを解任し、シュツェレフ Шецелев И.А. を任命。東シベリア鉄道管理局長エローヒンを解任、後任にスイチュフ Сычев М.П. を任命。	991/26
1937/9/22	クラスノヤルスク鉄道政治部長ガダーエフ Гадаев И.Ф. を解任、後任にソボレフ Соболев Л.В. を任命、東シベリア鉄道政治部長ポリャコフを解任、後任にロマーシン Ромашин А.П. を任命。	991/27
1937/10/1	ソ連最高裁判所鉄道参事会議長メージン Межин Ю.Ю. を解任。	992/29
1937/10/2	トムスク鉄道政治部長にビリュコフ Бирюков И.П. を任命	992/31
1937/10/25	アムール鉄道管理局長ルーテンブルグ Рутенбург А.М. を解任、後任にベスピャートゥイ Беспятый А.Д. を任命。	992/104
1937/11/17	交通人民委員部中央貨車局長にゼリョーヌイ Зеленый А.М.、運行局長にゼムツェフ Земцев Г.С.、中央通信局長にウステイノヴィチ Устинович М.А. を任命。	993/45
1937/11/17	アムール鉄道政治部長ヴドーヴィン Вдовин Ф.Г. を解任、後任にレベデフ Лебедев А.И. を任命。	993/45
1937/11/17	モロトフ鉄道管理局長シベクトロフ Шпекторов Г.М. を解任、後任にステパノフ Степанов М.П. を任命。	993/45
1937/12/26	交通人民委員第一代理にトロプチェノフ Торопченнов С.Н. を任命、他の代理にクハルキン Кухаркин А.Ф.、カルテネフ Картнев И.С. を任命。	994/26
1937/12/28	トムスク鉄道政治部長にカラセフ Карасев В.П.、カガノーヴィチ鉄道[1936年3月ペルミ鉄道が改称された]政治部長にフィーリン Филин А.В. を任命。	994/28
1938/1/7	1月7日から4月1日まで重工業人民委員 Л. カガノーヴィチをソ連人民委員会議と党中央委員会の全権として鉄道輸送の指揮の支援に派遣。この期間、交通人民委員部の命令・指示はカガノーヴィチと交通人民委員バクーリンの署名の元で出される。(「鉄道輸送における季節的困難と、爆発的な工業・農業製品の拡大に伴った貨物輸送の全面的強化の必要性を顧慮して」と冒頭に理由が示されている)	994/51
1938/3/7	極東鉄道政治部長クドリャフツェフを解任、後任にヴォルコフ Волков А.Н. を任命。	997/16
1938/3/8	東シベリア鉄道政治部長ロマーシンを解任、後任にイワノフ Иванов В.И. を任命。	997/20
1938/4/5	交通人民委員バクーリンを解任、中央委員会の預かりとし、重工業人民委員カガノーヴィチを兼任で交通人民委員に任命。	998/17
1938/4/8	交通人民委員代理にベリスキー Бельский Л.Н. (第一代理とする)、トロプチェノフ、クチェレンコ Кучеренко П.П. (重工業人民委員代理を解任して)、ヴォルコフ Волков М.А.、バガーエフ Багаев С.И. (政治部長として) を任命。エゴロフ、カルテネフ、クハルキンを交通人民委員代理より解任。	998/21
1938/5/20	交通人民委員部中央蒸気機関車局長ラザレフ Лазарев И.Я. を解任、後任にダヴィドフ Давыдов П.И. を任命(スターリン鉄道より)、交通人民委員部貨車局長ゼリョーヌイを解任、後任にエゴロフ Егоров В.А. を任命。	999/40
1938/7/8	交通人民委員部運行局長ゼムツェフを解任、人民委員代理のクチェレンコを同局長に任命。	1000/34
1938/8/13	交通人民委員代理トロプチェノフを解任、後任にフィリップポフ(トルクシブ鉄道管理局長)を任命。トルクシブ鉄道管理局長にブレフネツ Брехунец М.И. を任命。	1001/21
1938/8/13	オムスク鉄道管理局長アンドレーエフ Андреев С.А. を解任、ステパノフ Степанов П.В. を任命、オムスク鉄道政治部長カディロフを解任(1937年11月、内務人民委員部により人民の敵として逮捕)、後任にオルロフ Орлов В.А. を任命。	1001/22

年/月/日	政治局による決定	出典
1938/8/17	交通人民委員部の通信・信号局長ウスティノヴィチを解任、後任にグバノフ Губанов М.Е. を任命。	1001/22
1938/11/19	交通人民委員代理ヴォルコフ М.А. を解任。	1003/28
1938/12/17	交通人民委員部政治局長、人民委員代理にオロノフ Олонов М.И. を任命。	1004/25
1938/12/20	交通人民委員代理、統制グループ長、参事会メンバーにドゥブローヴィン Дубровин Н.Ф. を任命(重工業人民委員部供給総局長より)	1004/28
1939/3/31	交通人民委員第一代理ベリスキーを解任し、後任にバガーエフ(交通人民委員部作戦局長から)を任命、後任の作戦局長にドゥブローヴィンを任命する。アルテュノフ Арутюнов Б.Н. も代理に任命し、参事会にも加える。参事会にはコマロフ Комаров В.С. も加える。[アルテュノフは1937年10月25日、ザカフカース鉄道管理局長に任命されていた(РГАСПИ, 17/3/992/104)]	1008/28
1939/4/17	極東鉄道を二つの鉄道：極東(アルハラを含み、ゲペロヴォを含まず、管理局はハバロフスク)と沿海(ゲペロヴォ、エーゲルシュリドを含み、管理局はヴォロシーロフ＝ウスリースキー)に分割、②ロシア連邦最高会議幹部会の沿海地方に関する組織委員会には、ヴォロシーロフ＝ウスリースキー駅に新たに組織される沿海鉄道管理局に必要なオフィス、ヴォロシーロフ市にはこの管理局の職員のための住居を確保すること。③交通人民委員部には1939年7月1日から鉄道管理局が機能を始めるように、あらゆる準備作業を実行すること。ソ連人民委員会議備蓄ファンドからは鉄道の組織のために500万ルーブルを支出する。④シメリョフ Шмелев И.А. を極東鉄道管理局長、ペルツェフ Перцев Г.И. を沿海鉄道管理局長に任命し、ヴォルコフ А.Н. を極東鉄道政治部長、モーディン Модин А.Н. を沿海鉄道政治部長に任命。	1008/65-66
1939/4/17	クラスノヤルスク鉄道管理局長よりクラフチェンコを解任、後任にソボレフ Соколов Л.В. を任命。	1008/66
1939/6/21	交通人民委員部軍事部長グセフを解任、後任にコヴァリョフ Ковалев И.В. を任命。[グセフは上述の通り、1937年5月8日、交通人民委員部動員部長 мобилизационный отдел に任命されていた。いつ軍事部長 военный отдел に任命されたのか不明]	1011/19

[*政治局決定には姓だけが記されている場合があり、インターネットを含め諸史料からできるだけ人物の特定を進めた。それでも大規模なテロルの時代に命を落としたあと、歴史の闇に葬られ忘れ去られたと思われる人物も多く、特定できない場合は姓だけ記しているところもある。彼らの経歴についてはさらなる追求が課題である]

[出典は РГАСПИ、17/3/ 以降の部分のみ表示している]

7. おわりに

極東の鉄道が軍事化されたあとの1934年以降のスターリン指導部の鉄道を中心とする交通行政について述べてきた。日本との軍事的な衝突も想定した軍備の増強、様々な工業施設の構築を行うべく、広大なソ連領の東端へと西部から大規模な輸送計画を立案し、実行に移していた実態の一端をまとめた。全国的な輸送量のノルマ策定と同時に、極東に対してのみ国内で唯一、ほぼ毎月ノルマを決めてその実行を交通機関に課してきた。単線区間が残る状態では円滑な貨物・旅客輸送は困難で、しかも長距離路線の一部だけの成績がよくても、弱点があればそれが前後周辺にも波及し、全体の滞貨を引き起こす原因ともなった。したがって極東の軍や住民に不可欠な食料が不足してくると、現地に保存されていた食料が次々に備蓄解除されていた実態が判明した。シベリア鉄道の中間の弱い環をなしていた東シベリア鉄道、トムスク鉄道に焦点があてられ、極東同様の鉄道の軍事化政策が導入されることになった。この国防とも密接に関連した重要な国家

的任務を遂行していた幹部連の人事は重要で、ソ連共産党中央委員会政治局で、誰がどのようなポストに任命されていたのかを明らかにした。本論では単線区間における複線の建設、中東鉄道売却後の満洲国の鉄道連絡、1930年代後半の極東地方における鉄道網の整備、シベリア鉄道と並行して走るバイカル・アムール鉄道の建設等について描くことができなかった。これらの課題については別稿で論証することにしたい。

論文内の略語は次の通り。

- ・ РГАСПИ (Российский Государственный Архив Социально-Политической Истории ロシア国立社会政治史公文書館) / で区分されている数字は左から、Ф. フォンド (= 文書群)、оп. オーピシ (= 目録)、д. デーロ (= 一件書類)、л. リスト (= 頁番号) を意味する。
- ・ ГАРФ (Государственный Архив Российской Федерации ロシア連邦国立公文書館)
- ・ [] 内は筆者による注釈を示す。

注

- 1 満洲事変に対する特別赤旗極東軍を中心とする兵士、指揮官の率直な反応について、[寺山 2021] を参照のこと。軍勢力増強の例として、日本軍のソ連への接近を防ぐべく、スターリン指導部が推進した潜水艦・魚雷艇の建造とその極東への発送について、[寺山 2022a] を参照のこと。
- 2 極東の国際市場におけるソ連による穀物輸入の流れは以下の通り。1932年3月5日、ソ連供給人民委員ミコヤンは極東のために小麦を購入するよう中東鉄道理事会に電報を打った。「会社を通して、或いはソ連の経済組織の一つを通じて満洲で300万ブード[約49140トン]の小麦を一括或いは分割ですぐに購入し、それをウラジオストックに輸送することはできますか？このうち半分は以上は小麦粉であることが望ましい。もし可能ならば、すぐに購入し、ウラジオストックのソユーズフレープの管理下へ送ってください。早急に回答を求めむ」[Кондрашин：no. 650]。この件について、政治局は同年5月4日、「穀物の購入とウラジオストックへの送達に関する作戦を成功裏に行ったことについて、ルードウイ、クズネツォフ、ヴァルコフに感謝を表明する」と述べている[Кондрашин：no. 651]ことから、満洲での穀物購入は成功したことがわかる。これに続いて5月8日、スターリンは東シベリア地方党委第一書記レオーノフに、「すでにカナダで追加的に300万ブードの穀物が購入された。この穀物は極東地方と東シベリア地方のためにウラジオストックに送られる予定だ。自分の割り当て分を受け取られたし。西シベリアへの積み出し命令も実行されたし」との電報を打った[Кондрашин：no. 653]。5月19日にはソ連人民委員会議付属農産物調達委員会議長代理チェルノフが、極東地方党委第一書記ベルガヴィノフに、「海外における穀物購入総量750万ブードのうち、東シベリアには100万ブード、極東地方には600万ブードが割り当てられている」と伝えた[Кондрашин：no. 656]。一方でこの時期、ソ連西部では東部への輸送を諦めた穀物を西欧諸国に輸出するオペレーションが行われていた[寺山 2000a]。[上記ヴァルコフについて、[寺山 2000a：70]では、ジャルコフと誤って記述したので、この場で訂正する。ヴァルコフ Вялков Д.Н. は穀物輸出に携わるエクスポートフレープ Экспортхлеб のハルビン駐在員として名前が出ており[Левитский：185]、この人物で間違いなだらう。]
- 3 1934年7月15日政治局は、鉄道職員の表彰に関するソ連中央執行委員会布告草案を承認した。レーニン勲章、赤星勲章、労働赤旗勲章等に分かれて数人ずつ表彰されている[РГАСПИ, 17/3/948/49,135-136]。
- 4 プラゴンラーヴォフ(Благонравов, Георгий Иванович 1896-1938)は軍事学校を1915年に卒業、モスクワ大学でも学ぶ。1917年に入党し、1918年11月よりヴェチエカに入る。治安機関(ヴェチエカ、ゲペウ、オゲペウ)の輸送部長(1921-1931年10月)を勤めると同時に、交通人民委員部行政局長(1922-25年)、オゲペウ経済局長(1925-26年)、ソ連最高国民経済会議ゴムトラスト議長(1926-27年)等も兼任した。ソ連交通人民委員代理(1929年12月-1935年8月、1931年10月-1932年9月第二代理、1932年9月以降は第一代理)、党中央委員候補(1934年2月-37年6月)、ソ連人民委員会議付属幹線道路自動車輸送中央局長(通称ツードルトランス、1935年8月-1936年

- 3 月)、ソ連内務人民委員部幹線道路建設総局長(1936 年 3 月-1937 年 5 月)、1937 年 5 月逮捕、38 年 6 月処刑される(01411(knowbysight.info))。
- 5 1934 年 3 月 25 日、政治局は東シベリア地方党委に対し、この東シベリア鉄道管理局がイルクーツクのソユーズグーロトの建物(金に関するプロムアカデミーが使用中)に入ることを許可(一週間以内)し、44 部屋を有する建設中のグラヴグーロトの建物を交通人民委員部が完成させることにして引き渡した[РГАСПИ, 17/3/942/13]。続いて 4 月 3 日に政治局は「イルクーツク鉄道」[東シベリア鉄道の一区間を構成している]管理局の活動開始を 4 月 10 日まで遅らせることを許可した[РГАСПИ, 17/3/943/16]。5 月 8 日にはこの東シベリア鉄道の政治部長にバヴロフスキー Павловский П.И. が任命された。
- 6 そして 1934 年 8 月 13 日付けのソ連人民委員会議布告(No.1907, 339cc)として発布された[ГАРФ, 5446/15a/599/1]。勤務する兵士の人件費(20%の割り増し賃金、赴任手当、出張費、赴任後 3 ヶ月は二ヶ月分の給与)が 206.5 万ルーブルを占めていた[ГАРФ, 5446/15a/599/2,4]。軍法会議は 11 名、軍事検察は 21 名から構成され、1934 年 4 月 1 日から 12 月 31 日までの給与はそれぞれ 40554、84170 計 12 万 4724 ルーブルと算定されていた[ГАРФ, 5446/15a/599/5.]。
- 7 クレイネル(Клейнер, Израиль Михайлович 1893-1937)はキシニョフ出身、何度も逮捕され 1911 年にトゥルハンスタに流刑、1915 年に徴兵される。1920 年に入党した。1920 年よりクバンで活動、1924 年よりドンで穀物取引に従事、1927-29 年にはソ連国内商業人民委員部の中央アジアへの全権、1929-30 年ウズベキスタン人民委員会議長代理を務めた。ロストフでの勤務後、1933-34 年にはソ連人民委員会議付属農産物調達委員会議長代理、34 年 4 月より同議長を務めた。1937 年 8 月に逮捕され処刑された[Залесский : 221]。
- 8 アレクセーエフ(Алексеев, Николай Николаевич 1893-1937)はハリコフ大学法学部でも学び、エスエル党、ボロティヴィスト党を経て 1919 年に共産党に入った。1921 年よりヴェチェカに加わり、知識人の外国への追放にも従事した。1930-35 年にかけてシベリア、西シベリアオゲベウ、内務人民委員部に勤務した。1937 年 6 月に逮捕され、銃殺された[Петров : 85-86]。
- 9 その後、1935 年 2 月 9 日、政治局は、オムスク鉄道への中央委員会の作業班のリーダーとして、ジーミンに代えてヤコヴレフ(交通人民委員部運行部長)を任命するというカガノーヴィチの要請を承認した[РГАСПИ, 17/3/959/13]。
- 10 ジブラク(Зибрак, Эмиль Александрович 1902-1937)はオデッサ出身、オデッサで活動後、赤軍(1924-26 年)を経て 1926 年からオゲベウへ。ソ連オゲベウ経済局、中央アジア、モスクワでの勤務を経て、ソ連労働国防会議付属備蓄委員会責任書記(1931 年 10 月-1932 年 5 月)、同委員会メンバー、書記(1932 年 5 月-1936 年)、ソ連オゲベウ経済局長代理(1933 年 2 月-34 年 7 月)、ソ連人民委員会議付属特別建設局長(1935-1936 年)、ソ連内務人民委員部特別建設局長(1936 年 1 月-1937 年 8 月 : 穀物備蓄倉庫建設)を歴任後、1937 年 8 月逮捕、処刑された[Петров : 206-207]。
- 11 増加分として、穀物の積み込み 185(うちオムスク鉄道で 30)、鉄金属 40、綿花 40、ミネラル肥料 40、容積の大きいはいば 40、削減分として、水運から鉄道への積み替え 50、建設資材 200、リスト A に掲載のもの 57、第二カテゴリーのもの 28、小家禽 10、以上である。
- 12 この極東・シベリアの 4 つの鉄道以外に許可されているのは、オクチャーブリ鉄道、モスクワ・クルスク鉄道、ドネツク鉄道、エカテリーナ鉄道、ザカフカース鉄道、南ウラル鉄道である。
- 13 「すべての経済機関には、承認された貨物輸送プランの範囲内で、播種と暖房のための貨物輸送を確保すること、調達人民委員部は、承認されたプランの範囲内で種子穀物とフォンド用フレープの完全な積み込みを確保すること」との指示が出た[РГАСПИ, 17/3/995/9]。
- 14 但し書きには、「交通人民委員部の経済関連の輸送 *хозперевозок* と第二カテゴリーの貨物を削減して木材の積み込みを 9000 貨車増加させる」とある[РГАСПИ, 17/3/984/10]。
- 15 「すべての経済関係の人民委員部は、ノルマの範囲内で、第一に、浸水地から *из затопляемых мест* の貨物の積み出し、播種と漁業用の貨物の輸送を確保すること」との注釈がある[РГАСПИ, 17/3/996/25]。
- 16 交通人民委員部には 6 月に碎石・砂利を 3000 貨車分、鉄道線路の作業のために増やすことを許可した[РГАСПИ, 17/3/999/45]。人民委員部ごと發送者ごと、クラスノヤルスク、東シベリア、モロトフ(ザバイカル)、アムール、極東鉄道あての輸送配分を添付しているが、初めてこのように多くの線路名が出てきた。
- 17 「プランには海軍人民委員部より送られる「Д Дэй」記号の貨物輸送も含む」との注釈がついている[РГАСПИ, 17/3/1000/19]。
- 18 但し書きとして、「薪の輸送は、第一カテゴリーに計画されている品目に加えること、プランでは極東軍事建設ダリネヴォエンストロイの貨物を「Г Гэй」の文字のもとに独立したグループに入れること」と記されている

[РГАСПИ, 17/3/993/50]。*このような但し書きがつく事はほとんどない。

19 [寺山 2022a]を参照のこと。

20 以下の4点を内容としていた。①交通人民委員部の構造に関して、その定員の削減と機構の人事再編に関するソ連人民委員会議と党中央委員会による定式の範囲内で、実行中の内部の局・部改編に関するカガノーヴィチの報告を留意する。②1934年6月4日のソ連人民委員会議・党中央委員会布告「交通人民委員部諸工場における部品製造について」を変更し、貨車修理工場を鉄道の管理下から直接交通人民委員部の貨車管理局に、蒸気機関車修理工場は蒸気機関車管理局に移管し、このために蒸気機関車管理局には蒸気機関車修理工場の独立採算トラストを設置する。③標準化委員会と国際連絡ビューローは解体し、その機能を交通人民委員部の相応の部局に移す。④交通人民委員部には、中央機構や研究所からの約1000人の人員削減分を利用し、ソ連財務人民委員部の中央定員小委員会との合意の上、給与フォンドの範囲内で職員の給与を引き上げることを許可する[РГАСПИ, 17/3/965/14]。これに続いて、1935年8月22日に政治局は、交通人民委員部の政治部と鉄道政治部の組織構造の変更について決定した[РГАСПИ, 17/3/970/60-61]。カガノーヴィチの交通人民委員就任後の組織改造のまとめといえよう。

引用文献

- Rees E.A.
1995 *Stalinism and Soviet rail transport, 1928-41*, London.
- Rees E.A.
2012 *Iron Lazar, A political biography of Lazar Kaganovich*, London.
- Александров Н. А. и др.
2006 Магистраль. 1896-2006. Начальники железных дорог Западной Сибири. Исторические очерки, Новосибирск.
- Залесский К.А.
2000 Империя Сталина. Биографический энциклопедический словарь, Москва.
- Кондрашин В.В.
2001 Голод в СССР. 1929-1934: В 3 т. Т.1: 1929-июль 1932: В 2 кн.Кн.2.
- Кричевский С.О.
1941 Железнодорожный транспорт в важнейших документах: Сборник, Москва.
- Левитский В.В.
2019 История в мифах и воспоминаниях вокруг КВЖД, Харьков.
- Напорко А.Г.
1954 Очерки развития железнодорожного транспорта СССР, Москва.
- Напорко А.Г.
1957 Железнодорожный транспорт СССР в документах коммунистической партии и Советского Правительства, Москва.
- Напорко А.П.
1970 Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР, 1926-1941, Москва.
- Орлов Б.П.
1963 Развитие транспорта СССР 1917-1962, Москва.
- Пашкова Т.Л.
2009 Транспорт России. Исторические очерки. Этапы экономических преобразований в транспортной системе, 1918-1955, Москва.
- Петров Н.В., Скоркин К.В.
1999 Кто руководил НКВД, 1934-1941: Справочник, Москва.
- Хлевнюк О.В., Дэвис Р.У., Кошелева Л.П., Рис Э.А., Роговая Л.А.,
2001 Сталин и Каганович. Переписка. 1931-1936гг., Москва.

寺山恭輔

1997 「1930年代初頭のソ連における内政と外交：満州事変への対応を中心に」『ロシア史研究』、第60号、1997年3月、63-72頁。

寺山恭輔

1997a 「満州事変とソ連における「備蓄」の構築」、『東北アジア研究』、第2号(1997年12月)、173-198頁。

寺山恭輔

1998b 「ソ連極東における鉄道政策：軍事化と政治部設置(1931-34年)」『西洋史学論集』第36号(1998年12月)、1-18頁。

寺山恭輔

2000a 「ソ連極東における動員政策：1931-1934年」『ロシア史研究』、第66号、2000年4月、61-82頁。

寺山恭輔

2000b 「ソ連極東における鉄道政策(二)：バムと鉄道軍特別軍団」『西洋史学論集』、第38号、2000年12月、80-97頁。

寺山恭輔

2005 「スターリンと中東鉄道売却」『近代中国東北地域史研究の新視角』江夏由樹、中見立夫、西村成雄、山本有造編集、山川出版社、2005年10月、154-184頁。

寺山恭輔

2013 「書評 E. A. Rees, *Iron Lazar: a political biography of Lazar Kaganovich*, London, 2012.」『西洋史研究』新輯第42号、157-168頁。

寺山恭輔

2015 『スターリンと新疆：1931-1949年』社会評論社、638頁。

寺山恭輔

2017 『スターリンとモンゴル：1931-1946』みすず書房、600頁。

寺山恭輔

2020 「満洲事変とスターリン、ガマルニク」寺山恭輔編『スターリンの極東政策：公文書資料による東北アジア史再考』古今書院、31-68頁。

寺山恭輔

2021 「満洲事変にソ連の兵士、指揮官はどのように反応したのか？」『近現代東北アジア地域史研究会ニューズレター』33号、1-18頁。

寺山恭輔

2022a 「1930年代ソ連における潜水艦・魚雷艇建造と極東への輸送」『セーヴェル』38号(2022年3月刊行予定)。

寺山恭輔

2022b 「スターリン統治下ソ連における感染症対策：極東地方、シベリア鉄道におけるチフスとの闘い」『ロシア・ユーラシアの社会』2021年3-4月号(No.1061)、2-46頁。

