

向輸送はオムスク經由より約300km短縮され、またウラル・クズバス間の輸送力不足問題は一応解決されたものとみてよい。なお戦後に発表された本鉄道の計画としては、西はウファを経てヴォルガ河畔のクワイブィシェフに、東はスターリンスクから1,200km離れたシベリア鉄道幹線上のタイシェットまで延長されることになっているが、1954年からは東部区間のうちのスターリンスク＝アバカン間374kmの建設工事が開始され、同年5月現在ですでに266kmの建設工事を終っている。

## 2 組織

ソ連の鉄道はすでに述べたように国有であるが、これは単に鉄道のみに限ったことではなく、全産業が国有であり、国有国营の経営形態をとっている。ソ連鉄道の最高管理機関は閣僚会議に直属するソヴェト連邦交通省であるが、これはわが国の運輸省のような監督行政機関ではなく、鉄道運営の最高執行機関であって、名称は交通省となっているが実質的には鉄道経営のみを担当し、河川運輸省、海上運輸省、航空運輸省、自動車運輸省は別に設置されている。鉄道の管理系統は、交通省—地方総管理局—鉄道管理局—鉄道管理部—現場諸機関という5段階制をとる。

ソヴェト連邦交通省（第2次大戦末までは交通人民委員部と称されていた）は、国民経済計画にもとづいて鉄道運営計画を立案し、その遂行状態ならびに鉄道運営全般についての監督・調整を行う中央機関であり、わが国の国鉄本社に当る。本省の中央諸機関はつぎのとおりである。

(1) 運転総局 (2) 機関車総局 (3) 客貨車総局 (4) 施設総局 (5) 信号・通信総局 (6) 貨物総局 (7) 旅客総局 (8) 運転保安総監察部 (9) 電化・電力総管理局 (10) 修車・備品製作総局 (11) 材料供給総局 (12) 従業員物資供給総局 (13) 教育総局 (14) 医療・衛生総局 (15) 基本建設総局 (16) 科学技術会議(発明考案局付設) (17) 人事局 (18) 計画経済局 (19) 財務局 (20) 中央会計局 (21) 労働・賃金・技術保安局 (22) 国際連絡運輸局 (23) 中央統計計算局 (24) 鉄道警備局 (25) 組織定員部 (26) 法務部 (27) 行政・経済局 (28) 訴訟局 (29) 大臣直属監察部 (30) 大臣官房および次官地方総管理局は戦時中に新設された新組織で、各鉄道管理局の業務を調整する交通省の地方機関とみることができ、全国に10局設置されている。つぎに地方鉄道管理局はソ連鉄道の基本的経営単位であって、管理経営の面において一定の自主性が与えられ、独自の法人格をもついわゆる独立採算単位である。一局の平均営業キロは2,000km内外、全国に56局がおかれ、各局はそれぞれつぎの諸課をもつ。

運輸、機関車、客貨車、工務、電務、貨物営業、旅客営業、衛生、電鉄、材料供給、建築、経済計画、財務、会計、統計、基本建設、林業、動力、連絡運輸、営繕、人事、給与、教育。管理部は現場諸機関の日常的な運輸業務の直接指導調整機関であって、つぎの9係をもつ。

営業(運輸・旅客・貨物営業)、機関車、計画、人事、軍事動員、労働給与、材料供給、会計、総務。

なおソ連鉄道の各地方総管理局ならびに鉄道管理局名を掲げるとつぎのとおりである。

### ウラル・シベリア地方総管理局

- (1) トムスク鉄道管理局 (2) 南ウラル鉄道管理局  
(3) 北部 " (4) カラガンダ "  
(5) ベルム " (6) オムスク "

### ドネツ地方総管理局

- (7) 北ドネツ鉄道管理局 (8) 南ドネツ鉄道管理局

- (9) スターリン " (10) 南部 "  
(11) 南東 "  
(12) スターリングラード "

### 中央地方総管理局

- (13) モスクワ・リヤザン鉄道管理局  
(14) モスクワ・クルスク "  
(15) モスクワ・ドンバス "  
(16) ゴーリキイ " (17) ヤロスラヴリ "  
(18) モスクワ・キエフ " (19) モスクワ環状 "

### 沿ヴォルガ地方総管理局

- (20) クワイブィシェフ鉄道管理局  
(21) ウヒーム " (22) カザン "  
(23) オレンブルグ " (24) リヤザン・ウラル "

### コーカサス地方総管理局

- (25) 北コーカサス鉄道管理局  
(26) オルジョニキーゼ " (27) アゼルバイジャン "  
(28) ザコーカサス "

### 北西地方総管理局

- (29) 10月鉄道管理局 (30) キーロフ鉄道管理局  
(31) レニングラード " (32) カリーニン "  
(33) 北部 " (34) ベチョーラ "  
(35) ラドヴィヤ " (36) エストニア "

### 南西地方総管理局

- (37) 南西鉄道管理局 (38) リヴォフ鉄道管理局  
(39) オデッサ " (40) ヴィシネフ "  
(41) コヴェリ " (42) キシネフ "

### 西部地方総管理局

- (43) 西部鉄道管理局 (44) 白ロシア鉄道管理局  
(45) リトワニヤ "  
(46) プレストリトフスク鉄道管理局

### 中央アジア地方総管理局

- (47) トルクシブ鉄道管理局  
(48) タシケント " (49) アシハバド "

### 極東地方総管理局

- (50) 東部シベリア鉄道管理局  
(51) クラスノヤルスク " (52) ザバイカル "  
(53) アムール " "  
(54) 極東 " (55) 沿海 "  
(56) 南樺太 "

## 3 施設・車両

(1) 線路 周知のようにソ連の鉄道は欧米諸国の標準軌間(1,435mm)と異なり、広軌(1,524mm)をもって特長とする。その営業キロ延長は1956年現在で12万1,100kmと発表されており、ソヴェト政権下の40年間に革命前のその2倍近くに伸長したことになる。ソ連鉄道の線路は第1次5箇年計画開始(1928)前までは、その50%が33.5kgの軽量軌条を使用し、30%は30kgあるいはそれ以下、ごく少数の幹線に38kgないし45kg軌条が用いられていた程度で、道床は大部分砂を用い、全体として線路構造ははなはだぜい弱であった。しかしこれでは第1次計画以降大量生産に入った、軸荷重20t以上の重量機関車の運転が非常に制限されざるを得ないこととなったため、第1次および第2次5箇年計画中に約4万kmの軌道の更新が行われ、まくら木配置数も従来のkm当り1,440本基準から、1,600本ないし1,800本に増設された結果、線路状態は全般的に著しく改善され、主要線における重量機関車の運行が可能とされるにいたったのである。