

新疆周邊の交通

三 上 正 利

緒 言

一、新疆・印度間の交通

二、新疆と露領間の交通

新疆西邊に迫るロシアの交通網

天山南路と中央アジア鐵道

北部新疆とトルクシヤ鐵道

三、蒙疆・甘肅との交通

自動車交通に對するゴビの性質

京包鐵道と新疆

隴海鐵道と新疆

亞歐の連絡交通

結 言

緒 言

新京から重慶、拉薩、^{ラサ}サマルカンドとこれら四大都市を結ぶ梯形の中は「世界政策上の真空地帯」であつて空氣が

眞空をうづめに來る様にこの地帯へも列強の前衛が流れこんでくるとコリン・ロスは喝破した。^① 清の將軍左宗棠が「重_ニ新疆者、所_ニ以保_ニ蒙古、保_ニ蒙古者、所_ニ以衛_ニ京師」と重視した新疆・蒙古の地は、清朝の崩壞以來いはゞ世界政策上の眞空的存在と化しつゝあつた。

蒙古・新疆が世界政策上の眞空地帯であるといふ形容は、こゝが日本と西方勢力との角逐場たるべきを示唆しようとするのであらう。しかし、この地帯のもつ意義はかゝるところに低迷し続けるものではない。この地もまたアジア建設の一環たるべく、これを貫く紐帯は即ち交通線に外ならない。東京或はベルリンから六〇〇〇〇料、新京・モスクワからは各四〇〇〇料、世界の屋根、パミル高原から派出するヒマラヤ、カラコルム、天山、アルタイ、サヤン等諸山脈の構成するアジアの脊梁は、この意味において今後注目せらるべきであらう。

蒙古・新疆の交通はその地理的位置からして單にそれ自體の交通たるに止り得ず、世界交通の幹線、亞歐連絡交通路たる意義をば同時に擔つてくるのである。その周邊の交通路は單に蒙古・新疆と印度・シベリアとの交通路たるのみならず、將來必ずかゝる世界交通幹線たるべき使命の下にある。

この小論に於ては、新疆とその周圍の印度・ソ聯及び蒙疆・甘肅方面との交通路の狀況を説述し、更にこれら交通路の新疆に對して有すべき意義を検討する。印度との交通が今日もなほ依然として容易でないのに比して、東方との連絡は自然的條件において障害なく、問題は政治情勢の轉回如何に懸つてゐることを指摘し得べく、これを邊疆隔絶の地とみる漠然たる觀念は茲において打破せられねばならない。

取扱つた地域が極めて廣大なるにも拘はらず具體的記述に努め抽象論を避けた爲に、全般綜合的觀點から論述する餘裕なく記述が断片的になり勝なことを遺憾に思ふ。資料の入手困難な地域で状況の一變した所も勿論ある筈ではあるが、いま遽かに如何ともなし難いままに、諸資料参照の機會を得て訂正したいと希望する。識者の叱正、御示教を賜ふことを得ば望外の幸である。

註① Ross, Colin: *Das weltpolitische Vakuum der Erde*. (Geopolitik, 1941, H. 1, S. 6)

② 入江啓四郎、支那邊疆と英露の角逐 昭和十年 三四一頁

一 新疆印度間の交通

第十九世紀の半以來、新疆における英露の猛烈なる勢力角逐は周知の如くであり、北方よりする露國の進出に對抗して、英國の政治的勢力は印度から世界の屋根ヒマラヤ、カラコルム、崑崙を越えて強く新疆に働きかけたのである。いかにも政治的影響は強く働いた。しかし、この通路は經濟的にも重要性をもちうるほど容易な交通路であつたらうか。連互する大山脈を腦裏に描くとき當然その困難は豫想せられるであらう。

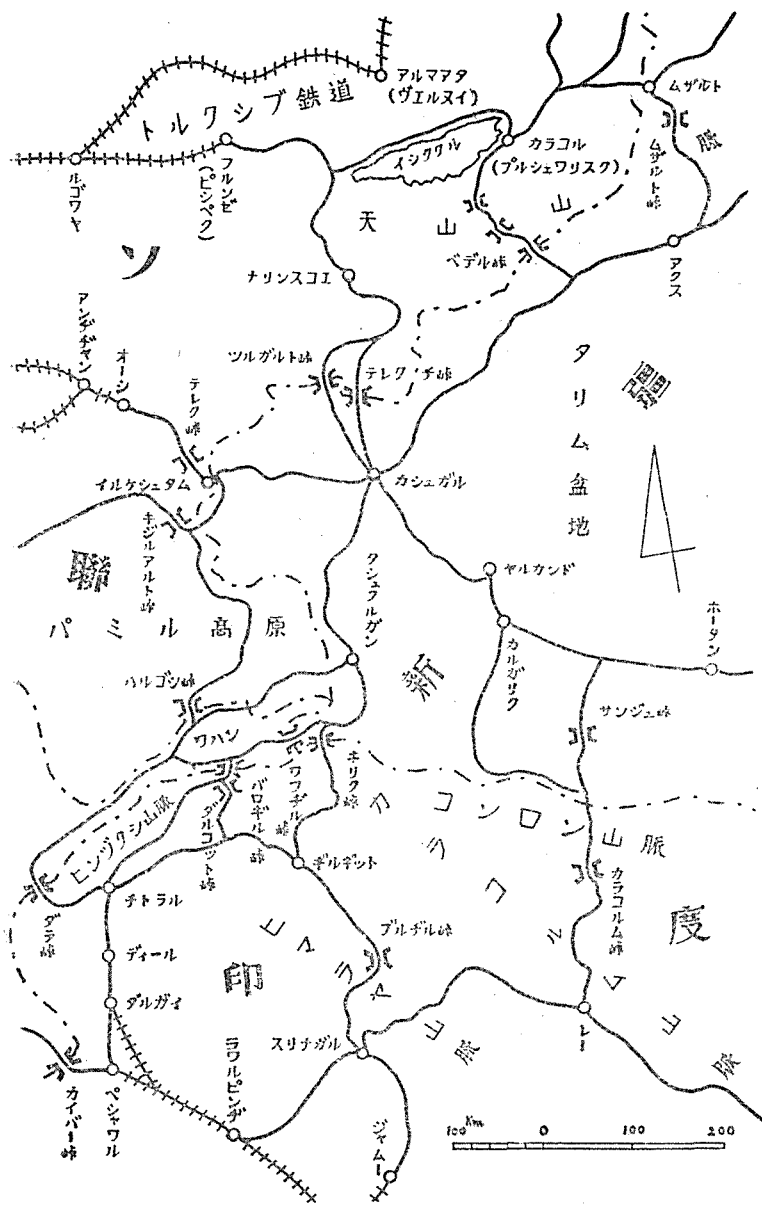
タリム盆地周辺の各地と印度との交渉が極めて古くからあつたことはよく知られてゐるが、古代の交通路は殆どカシュガルから西行或は西南行してパミル高原を西方へ抜け、フェルガナ(Fergana)地方から或は更にブハラ(Buchara)地方からアフガニスタンを通過し、有名な印度西北國境のカイバー峠(Khyber P. 一〇二九米)を越えてインダス河流

域へと下つて行つたのである。^① 現在でも迂回を厭はなければ露領トルキスタンからアフガニスタンを経由するのが最も安易な通路であらう。印度北邊の守りもこの所謂西北國境に重點が置かれてゐる。^②

しかし、この様な迂回路の外に、いつの頃からひらけたかとはとにかくとして南疆から眞南に向ひカラコルム・ヒマラヤを越える道も使はれたわけで、十九世紀に入つて英國が漸次に印度側から新疆へ勢力を伸張しはじめるに到つて、かゝる交通路は特に注目せられ往來も活況を呈するに至つたものと思はれる。^③

さて印度・新疆を南北に結ぶ交通路には主要なものが三つある。第一には印度側スリナガル (Srinagar) から東行し、レー (Leh) から北上してカラコルム峠を越え新疆のホータン (和闐) 或はカルガリク (葉城) に到る路。(第一圖参照) 第二はスリナガル、ギルギット (Gilgit) を過ぎキリク峠で新疆に入り北行してタシュケルガン (蒲寧) を經由しカシユガルに到る。第三の路はペシヤワール (Peshawar) 或はグルガイ (Dargai) から出てチトラルを經由し、バロギル峠を越えてアフガニスタンのワハン (Wakhan) 地方に入り、ワフジール峠で新疆に入つてからは第二路に合してカシユガルに到る。これら總ての基點となる印度側の鐵道は、北邊支配の意圖を含め、ヒマラヤ山麓における現在の如き狀況をば既に今世紀の初めにほぼ整へ終つてゐた。

三路のうちで最も古く、しかも今日なほ物資輸送路として最も重要なのは第一のカラコルム峠 (Karakorum P. 五五八〇米) 越えの路である。これは馱獸 (馬・騾) のみ使用可能であり、レーまでは比較的容易であるが、レーからカラコルム山脈、崑崙山脈を越える地點で海拔五千米前後の峠を幾つも越えなければならず、空氣の稀薄、寒氣、飼



糧不足などのため途中における駄獣の斃死夥しく全數の三分の一に達するといふ。然も峠越えの可能期間は海拔高度と積雪とのために、全年のうち六月から十月までの夏季のみに限られる。ラワルピンデ驛 (Rawalpindi) 及びジャム一驛 (Jammu) からスリナガルまでは自動車を通ずる。これら兩驛とヤルカンド間は約一四〇〇料、物資運搬の所要日数は五十日前後。印度・カシユガル間の全商品のうち一九三一年には六三%、翌年には五四%が通過してをり、この路の商業路としての重要性を物語つてゐる。

第二のギルギット經由の路をば英人は十九世紀末から利用しはじめた。スリナガルを出てブルヰル峠 (Buzil P. 四一八八米) でヒマラヤ山脈を越えギルギットに到る。佛國のシトロエン (Citroen) 自動車會社の探檢隊は、後車輪に無限軌條を装着した特殊のトラクターを使用して新疆入りを計畫し一九三二年の夏、スリナガルを經由ギルギットまでは無理に強行したが、こゝに到つて遂にそのトラクターを捨てざるを得なかつた。ギルギットからカラコルム山脈に向けフンザ (Hunza) 溪谷を登る間は、路があらうとも思へぬ文字通りの絶壁を幅一呎ほどの細路で辿り行くのであつて駄獣さへも通れず、すべて運搬夫が荷物を運ぶのである。擔夫に依存し荷物を小さくする(三〇砵——五〇砵) ことのために運送費は高價となる。スリナガル、カシユガル間約一〇〇〇料、所要日数は四十日から五十日であるが、夏でも積雪をみる程で三、四、五の三ヶ月は使用不能となる。食料と飼糧とは全路に互つて得られ、カシユガルの英國領事館との間の連絡公路となつてゐるが隊商には殆ど用ゐられない。一九三一年には印度・南疆間の全貿易の八%、翌年には一九%しか經由してゐない。

第三のチトラル經由の路は、さきの二路に比較すれば遙かに容易であるが軍事上の理由から外人旅行者に對し英印政府は解放を避け、隊商のためには漸く一九二〇年に解放せられた。ダルガイ驛 (Dargai) からディール (Dir) までは自動車道路が通じてゐる。こゝから隊商路はチトラルを經由しバロギル峠 (Baroghil P. 三八〇〇米) でヒンジークシ山脈を越え、アフガニスタン領のワハン地方を通る。この河谷を東行してワフジール峠 (Waktjir P. 四九〇〇米) で新疆に入つてからは前記の路と合する。道路は改良し得る餘地もあるが、アフガン領を通過するといふ政治的問題が伴つてゐる。ペシャワール、カシユガル間約一〇〇〇料、所要日数は四十日。隊商の利用できる期間は六月から十一月までの間に限られる。印度と南疆との通商中この道によるものは一九三一年に二九%、翌年には二六%であつた。^⑩

ワハン溪谷はパミル高原横斷の一要路であつて、大谷光瑞氏の計畫せられてゐる中央アジア横斷鐵道はカシユガルからタシユクルガンを經由しワハン地方を通つてカプールに達することゝなつてゐる。^⑪ また一九三七年、歐亞連絡の航空路開拓の途中カプールから新疆へ飛んだ獨逸のガーブレントツ (Gardlen) 男爵の飛行機は、この谷地を抜けることによつてヤルカンド上空に達した。^⑫

以上の如く印度・新疆間の主要な三道は、いづれも車輛或は自動車の通行しうる見込は現在のところ無いのであつて、物資の運搬は専ら馬、騾、或はヤク等の駄獸による（比較的廉價なラクダ運輸はかゝる高山では殆ど使用できない）。更に最も嶮峻な部分ともなれば運搬夫のみしか通過できず、また一般に冬季は交通杜絶といふ有様で、印度、

新疆間の交通は極めて困難であると斷言し得るのである。

陸上の通路が既述の如き困難な状態であり、その高價な輸送費はすでに航空輸送費の範圍に近いのであつてみれば、この地域における航空輸送の意義は甚だ重大なるものがある。印度側からも新疆に到る航空連絡を企圖して最近ギルギットには軍用飛行場も設置せられたといふ。

交通事情が右の如くである故、印度から新疆へは輕量で比較的高價な貴金屬、裝飾品の類が取引せられ、然もその貿易額も貨物の量もあまり多くはないのに反し、交通容易な露國側からは金屬器など日用品が多くはいつて來るといふ對照的形勢を招くこととなる。¹²⁾ 十九世紀の後半來イギリス人及び印度人の商人が新疆に進出してきた後、今日までその貿易量にあまり増減をみないのは、この交通路の自然的障害が極めて強力なことによるのである。要するに新疆に對する英印側の經濟的利害は稀薄ならざるを得ず、専ら政治的關心に傾いたのは當然であらう。端的に言へば印度の北部防塞としての新疆であつた。一九〇四年以來カシユガルに英國總領事館が設立せられたが、それは商業上の據點といふより寧ろ中央アジアにおけるロシアの動靜を窺ふ探題であり、南疆における回教王國樹立の如き政治的工作上の策源地たる意義を擔ふものであつた。

註① Herrmann, A.: Die alten Seidenstrassen zwischen China und Syrien. Berlin, 1910. 附圖參照。

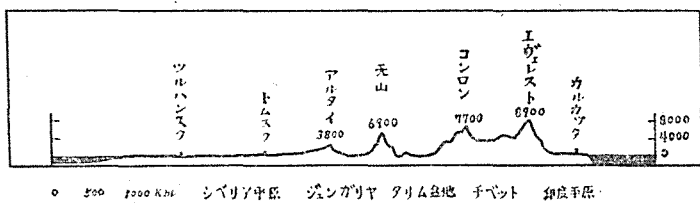
Yule, H. and Henri Cordier.: Cathay and the way thither. vol. IV. London, 1916, pp. 181-187.

② 野間三郎、印度西北國境の考察 史林二十六卷 昭和十六年七月 四一〇頁以下。

③ 英露兩國の中央アジア探檢隊の新疆における活動及びその踏査經路については左記參照。

- 小牧實繁(近世探検史(チベット新書) 昭和十五年 八四頁以下。
- Baker, J. N. L. : A history of geographical discovery and exploration. London, 1937, pp. 233-301.
- ④ Kazak, F. : Ostturkistan zwischen den Grossmächten. Königsberg, 1937, S. 87.
- ⑤ Kazak, F. : op. cit. S. 88. 尙ほカラコルム峠を越える路の地理的狀態は左記の探検報告に極めて詳細である。
- Filippi, Filippo de : The Italian expedition to the Himalaya, Karakoram, and Eastern Turkestan (1913-1914). London, 1932.
- Visser, C. u. Jenny Visser-Hooft. : Wissenschaftliche Ergebnisse der niederländischen Expeditionen in den Karakorum und die angrenzenden Gebiete in den Jahren 1922, 1925 und 1929, 30. Bd. I. Leipzig, 1935. Bd. II. Leiden, 1938.
- Fichner, W. : Bismillah! Vom Huang-ho zum Indus. Leipzig, 1939.
- W. フォイルビナー博士著・指田文三郎譯 科學者の韃靼行 昭和十五年
- ⑥ フォーゲル著・関内台譯 亞細亞大陸橫斷記 昭和十六年 一一五頁
- ⑦ Teichman, Sir E. : Journey to Turkistan. London, 1937, p. 156.
- タインクイン著 神近市子譯 トルキメタンの旅(岩波新書) 昭和十五年
- Maillart, E. : Oasis interdites; de Peking au Cachenire. Paris, 1936.
- ヒラ・ワイブール著・多賀善彦譯 婦人記者の大大陸潜行記 北京からカシミールへ 昭和十三年
- Flemming, P. : Tartaren-Nachrichten. Eine Reise von Peking nach Kaschmir. Berlin, 1936.
- フンミンガ著・川上 芳信譯 韃靼通信 昭和十五年
- ⑧ Kazak, F. : op. cit. S. 88.
- ⑨ Kazak, F. : a a. O. 及び Scheibe, A. : Deutsche im Hindukusch; Bericht der Deutschen Hindukusch-Expedition 1935 der Deutschen Forschungsgemeinschaft, Berlin, 1937.

⑩ 大谷光瑞、大谷光瑞興亞計畫 第四卷 一四九頁—一六〇頁
 ⑪ Gablenz, C. A. von; D-ANOY bezwingt den Pamir. Berlin, 1938.



第二圖 アジア南北断面圖 (東經約八十八度)

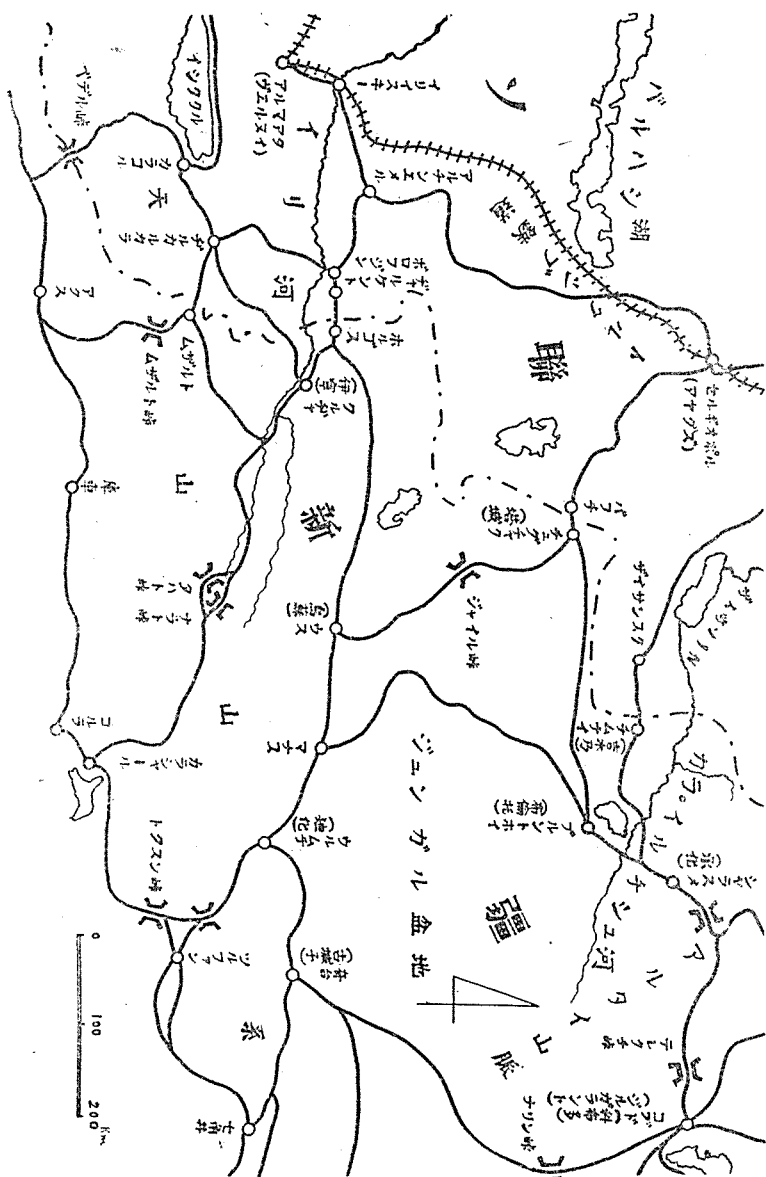
カーブレンツ男爵著、永淵三郎譯、D. Anoy ミニールを征服す 昭和十三年

⑫ 日野 強、伊集紀行 明治四十二年、上卷二七一頁に、カシユガルはロシアの貨物が大半を占め、ヤルカンドはイギリスの貨物がその大部を占める。英貨はピロッド、金銀欄、寶石、珊瑚、眞珠等高貴の裝飾品多く、露貨は金巾、更紗、食器類、銅鐵器等の日用品が多い旨を記されてゐる。

一 新疆と露領間の交通

新疆の主山脈たる崑崙、天山、アルタイ等はすべて東西方向に併走し、その間にタリム盆地、ジュンガル盆地をひらいてゐる。従つて東西を結ぶ交通に對しては印度に向ふ交通路の如き自然的障害は比較的少く人文的交流も容易で露領方面との人種的・文化的關聯も深い。新疆を通ずる路は古代史を飾る「絹の路」そのまゝに、今日なほ東西交通の要路たる使命を擔つてゐるものと言はねばならぬ。ロシアはかゝる恵まれた條件の上に新疆との交通を築きあげたのであつた。既に十六世紀半頃からオビ河畔にシベリア侵略の基地を獲得してゐたが、十八世紀に到つて新疆との交通をオビ河上流のイルチシュ河に求めた。南下の據點セミパラチンスク(Semipalatinsk)から隊商路を行くこと三週間でイリ河谷に達し、更にこゝから天山のムザルト峠を越えて天山南路のアクス(阿克蘇)へは六日、カシユガルへは十六日で達し得た。①

第三圖



然るに十九世紀の後半ロシアが西トルキスタンを攻略すると、ヴォルガ河及び裏海沿岸からフェルガナ地方を通過して新疆に達する方向の交通が重要性をもつに至り、その出發點たるオレンブルグ (Orenburg) からカシユガルまで三千軒に亙るこの隊商路が十九世紀末の鐵道建設に至るまで主に使用せられてゐたのである。

その間、トランス・カスピ鐵道は漸次東方へ延長せられて一八九八年にはタシケント (Tashkent) 及びアンデジャン (Andijan) まで敷設せられ、他方シベリアに於てはシベリア横斷鐵道がオムスク (Omsk) まで開通したため、新疆とロシアとの各商業中心地の連絡距離は次表の如くになつた。^③ かゝる鐵道建設の結果、ロシア領から南新疆カシユガル方面に到る交通は他の方面に比し顯著なる進出ぶりを示してきたのである。

新疆の地名	露領驛名	鐵道商路	セミパラチンスク(オムスク)間の水路(夏季のみ)	距離	合計
カシユガル	アンデジャン	五五四軒	—	—	五五四軒
クルゲヤ(伊犁)	タシケント	一三〇〇	—	—	一三〇〇
同	シベリア横斷線	一三四〇	一〇六〇軒	—	二四〇〇
チュグチャク(塔城)	同	六四〇	一〇六〇	—	一七〇〇
ウルムチ(迪化)	同	一三四〇	一〇六〇	—	二四〇〇

一九一六年におよび露國はシベリア横斷線から南下しセミパラチンスクまで鐵道を開通せしめた。これによつて、

從來ジュンガリヤ方面からオムスクまでイルチシユ河の水運に依存し、その可航期間が短い夏季のみに限られるため不便を感じてゐたこの方面の交通路は（前表参照）かゝる水路の障害から免れることができた。一九二四年には中央アジア鐵道がアンヂヂャンからオーシ（Osch）に延長せられ、セミレチエ鐵道はビシペク（今のフルンゼ Funse）まで開通した。遂に一九三〇年に到つて、この鐵道のルゴワヤ驛（Lugowaja）からセミパラチンスクに到る所謂トルクシブ鐵道が全通した。^④それは新疆の國境から西方僅か二、三百軒のところを併走する。この鐵道によつて、ソ聯邦は西部シベリアの食糧及び建築木材とトルキスタンの棉花とを相互に運結してこれら兩地方の新なる經濟開發に資すると共に、新疆に加へうる政治的、經濟的支配力を壓倒的に強化した。かゝる新情勢の展開により、現在では新疆各地からソ聯の鐵道に到る距離は次表の如き狀況となつてゐる。^⑤

新疆の地名	露領驛名	距離
カシユガル	オーシ	四六九軒
同 右	フルンゼ（ビシペク）	六八〇
クルザヤ（伊寧）	アルマ・アタ（ダチルヌイ）	五〇四
同 右	イリイスク	四四八
チュクチャク（塔城）	アヤグズ（セルギオポール）	二七〇
ウルムチ（迪化）	同 右	九九〇

註① Kazak, F.: a. a. O. S. 80.

② 永雄策郎、植民地鐵道の世界經濟的及び世界政策的研究 昭和十三年 一三七頁

③ Kazak, F.: a. a. O. S. 81.

④ Thiel, E.: Verkehrsgeographie von Russisch-Asien. Berlin, 1934, S. 265.

鐵道省運輸局譯、露領アジア交通地理 昭和十二年 四一四頁

⑤ Kazak, F.: a. a. O. S. 82.

次に新疆から露領にいたる交通路を南にあるものから順次に考察してみよう。かゝる交通線上の要地としてはカシユガル(疏附)、アクス(阿克蘇)、イリ(伊犁)、チユグチャク(塔城)、イルチシュ河谷等が數へられ、これに對し露領側ではオーシ、フルンゼ(ビシベク)、アルマ・アタ(ヴェルヌイ)、セルギオポール(アヤグズ)、セミパラチンスク等が擧げられる。

(一) カシユガルから西行して國境を越え、ロシア側の國境町で露支の税關があるイルケシュタム (Irkeshtam) に到る交通線がある(第一圖参照)。スタイン(A. Stein)によると、古代の交通路はこの附近からキジル・アルト峠(Kizil-art P. 四二七〇米)を越えてキジル・ス河のアライ(Alai)溪谷を下りカラテギン(Karategin)の方へ西行したらしい。①しかし現在ではタリム盆地とオクサス中部の交易はこの路をとらず、イルケシュタムから西北行しテレク峠(Terek P. 三八七〇米)を越え、グルチャを経て鐵道終點オーシ驛に到る。この路は幹線ではあるが比較的困難で

自動車路建設は不可能と書いた資料もあるが併し不可能と言切つてしまはない方がよいであらう。運輸には駄馬を使用し、二十日から三十日を要する。^②一年のうち十二月から二月までは積雪深く、全然ではないが殆ど使用不能に陥る。^③

(二) カシユガルから北行すれば、ツルガルト峠 (Turghart P. 三八八〇米) 或はテレンチ峠 (Terakty P. 三九〇〇米) を越えて露領に入り、ナリンスコエ (Narinskoe) を經てフルンゼ驛に到る。鐵道までの距離は多少遠いがツルガルト峠は登りが緩であるため、現状のまゝでも駱駝隊商にも使用可能で、然もこの路は年中使用できる。この路には容易に車輛交通が建設し得るのである。^④

(三) 次に天山南路の主要な農耕地たるアクス (阿克蘇) からは天山のムザルト峠 (Musart P. 三六六〇米) を越え、ムザルトから西行して露領に入り、イシク・クルに近いカラコル (Karakol 舊名ブルシェワルスク) に達する路があるが、ムザルト峠の頂上近くで路は氷河を渡り、駄獸を人手で渡してゆかねばならぬ危険と困難がある。^⑤ アクスからは別に西方のベデル峠 (Bedel P. 四二二〇米) を越える場合もある。カラコルはまた伊犁地方とも連絡があり、これらの路は合してこゝからイシククルの湖北を過ぎフルンゼ驛に連絡する。

一九二六——二七年、このカラコル及び前記イルケシュタムの税關を經由して新疆から露領へ向つた主要な物資は羊及び山羊一二三七噸、羊毛九〇六噸、生木棉八七五噸。また一九二七——二八年、新疆へ向つた主要なものは織物四六〇噸、砂糖一三五噸であつた。新疆の對露輸出は一九二四——二八年に二倍以上に増加し、新疆の輸入は同年度間に殆ど十倍に達したといふ。^⑥

(四) 新疆省政府の所在地たるウルムチ(迪化)より伊犁諸城を經由し露領に向ふ路は、天山北路として古來極めて重要な幹線であつた。伊犁地方は北新疆の主要農耕地で露國の垂涎措かざるところ、路も容易でこの交通は特に頻繁である。(第三圖参照)

路は新疆側のホルゴス(霍爾果斯)を出て露領ヂャルケント(Djarkent)に到り、更に西行すればアルチン・エメル(Altin-Emel)に達する。こゝに於てアルマ・アタ、セミバラチンスク間をトルクシブ鐵道と併走してゐる古道と合する。^①トルクシブ鐵道との連絡は更に西方のイリイスクエ驛(Iiskioje)或はアルマ・アタ驛(Alma-Ata)で行はれる。

この路により一九二七年——二八年、ロシアに向つた主要な物産は小家畜五五〇二噸、大家畜一一五〇噸、馬一一二〇噸、羊毛九八四噸である。新疆へ輸入せられたものは砂糖四〇四噸、織物三五八噸、石油製品二九一噸であつた。ロシアへの輸出は一九二四年——二八年中變化をみせなかつたが、新疆の輸入は同年度中に増加して三倍以上となつた。^②

この路は今日いはゆる「赤色ルート」の幹線として、アルマ・アタから迪化、更に蘭州へと既に自動車道路が完成したやうに傳へられてをり、事實困難な峠越えもこの地域には無いので、將來ますます重要性を増大すべく注目に値する。

(五)・伊犁河の水運。新疆内にある伊犁河の上流部分は比較的流れが速く、また各所に砂洲が多いため材木を流下しうるのみで船舶航行には障害となる。國境における河幅は一五〇米、イリイスクの町では幅三〇〇——四〇〇米に

廣がる。河水は十二月半頃から三月末までは結氷してしまひ、水量が最大となるのは六月及び七月である。吃水一米位の船なら冬季を除き航行可能である。^⑨

伊犁河谷は古くから商業路として利用せられてゐたが、一八八三年には初めて吃水一、〇七米の小蒸汽船がクルヂヤ（伊犁）とイリイスクの町とを伊犁河で連絡した。イリイスクは交通の要衝で今日トルクシブ鐵道と伊犁への陸上交通路及び伊犁河水路との三者がこゝで合してゐるが、しかし貨物の運輸は自動車路を使用する。ロシアではクルヂヤへの鐵道敷設を計畫してをり水路の改良は放棄した様に思はれる。^⑩

(六) 天山北路のウス（烏蘇）で分れて西北行し、チュグチャク（塔城、或はタルバガタイ）を経てトルクシブ鐵道のセルギオポール驛（Sergio-pol 或はアヤグズ Ayaguz）に聯絡する重要な路は、今日「赤色ルート」の幹線として既に自動車道路の建設をみたらしい。塔城はアルタイ地方とも連絡のある要地で、これに對し露領側にはバフチ（Bachty）の税關があつた。

バフチ税關を通過して一九二七——二八年に露領へはいつた物資は羊毛三七一〇噸、大家畜三六八一噸、小家畜二〇六四噸、生木棉一七六三噸である。同年度における新疆の輸入は織物九四八噸、金屬製品六七七噸であつた。一九二四——二八年度において新疆の輸出は三倍となり輸入は二倍以上に増大した。既述の交通路に比してこの路が特に重要なことは、次表にみる一九二七——二八年度の流通物資の噸數及び金額によつてもその一斑を窺ひえよう。^⑪

税 關	貨 物 量 (噸)	金 額 (單位千ルーブル)
パ フ チ (塔城路)	一六六九二	一二七八四
ホ ル ゴ ス (伊犁路)	一一六四三	五二七八
イルケシユタムルカラコル (南甯路)	四〇三八	五三一四

この地域は新疆西部を限る諸山脈の低い間隙をなしてゐるため航空路の通過地としても注目すべく、嘗て歐亞航空公司の旅客機は、上海、蘭州、迪化、塔城間を四日で連絡してゐた。⁽¹²⁾こゝからはロシア側の航空路がセミパラチンスク、オムスク經由モスクワに達するのであり、ドイツもこれによつて上海・ベルリン間の五日連絡を企圖してゐた。今後も世界航空路の幹線として重要視せらるべき通路といはねばならぬ。

(七) 西蒙古のゴブド(科布多、或はデルガラント Jirgalantu)からテレクチ峠(Terechi P. 三五三五米)を越えアルタイの主脈をウルモガイツ峠(Urmogaitu P. 二九六〇米)で越えて北新疆のシャラスメ(承化)に到り、カラ・イルチシユ河(Kara-Irtysh)を渡り、テムナイ(吉木乃)の西方で國境を出て、露領の國境町ザイサンスク(Zaisansk)を經由しセミパラチンスク(Semipalatinsk)に到る路もある。セミパラチンスクは中央アジア及び蒙古・新疆に對するロシアの重要な南進據點であつた關係上、この路はアルタイ地方にとつても重要な意義をもつた。

しかし貨物の運輸は、夏季の間は多くの場合イルチシユ河からザイサンノール湖東まで水路を使用する。これより上流部はカラ・イルチシユ河と名が變る。セミパラチンスク、ザイサンノール間は既に一九〇四年以來定期汽船が通

じ、更に一九一——一六年にはザイサン湖と、カラ・イルチシュ河の支流ブルチュム(布爾津)河口との間に汽船が航行して、こゝに設けられたロシア商館はロシア商業の根據地となつた。船は吃水一米弱のものが使用せられるが、中流に砂洲が多いこと及び航行期間が約半年に限られること即ち十一月初めから三月末まで結氷することは航行の障害である。ロシア大革命の後には中絶せられてゐたザイサンノール⇔カラ・イルチシュ⇔ブルチュム間の航路をば一九二五年ソ聯政府は再開しようと圖つたが當時ウルムチ政權はこれを阻止したといふ。併しその後新疆の情勢は全く一變し、親ソ政權の樹立をみた今日では如何なる方針をとつてゐるか斷定を許さない。

以上要するに、新疆・ソ聯間の交通において最も容易であるのは伊犁からイリイスク或はアルマ・アタに向ふものであり、これと並んで重要なのは塔城を経てセルギオポールに連絡する路であつて、何れも今後東西交通路の一環として繁榮すべく、交通的觀點からみた新疆の本質的性格はその過半をばこれらの通路が規定するといつても過言ではあるまい。水路は今日ほとんど地域的な意義しか持たないものと思はれる。パミル高原の高峻なるために南疆は袋小路の如き感じを免れないが、カシユガルからパミルを越える路の如きも、今日の技術を以てすれば海拔四千米の峠といへども自動車道路の建設は不可能でない。

全般的にみて、西方との交通路の問題は今日の技術にあるのではなく、むしろ今後におけるソ聯邦の政治的動向にある。アフガニスタン領のワハン地方からカブールへ抜けようとする鐵道計畫の如きも、その意圖の一半は防共鐵道としてソ聯領を避けんが爲である。併し將來はかゝる姑息な態度は捨てらるべきであり、新しいアジアと新しいヨ

ロツ、ハとを結ぶ東西連絡交通線は、東亞新秩序の一環となるべき新疆から堂々と今の露領を通じて西亞・歐洲へと貫かるべきであらう。

- 註① A・スタイン著、風間太郎譯 中央アジア踏査記 昭和十四年 二六四頁
- ② Kazak, F.: a. a. O. S. 82.
- ③ スタイン著、前掲、二六六頁
- ④ Kazak, F.: a. a. O. S. 82.
- ⑤ Schonberg, R. C. F.: Peaks and plains of Central Asia. London, 1933, p. 169.
- ⑥ Thiel, E.: a. a. O. S. 203.
- ⑦ 副島次郎、アジアを跨ぐ 昭和六年 二七七頁
- ⑧ Thiel, E.: a. a. O. S. 203.
- ⑨ Thiel, E.: a. a. O. S. 157.
- ⑩ Kazak, F.: a. a. O. S. 84.
- 日野 強、伊犁紀行下卷 明治四十二年 一五頁
- 副島次郎、アジアを跨ぐ 昭和六年 二八七頁
- 日野少佐は明治四十年、副島氏は大正十三年から翌年にかけて伊犁地方を旅行してゐるが、當時何れも伊犁河上には船の航行を認めなかつたと記してゐる。

⑪ Thiel, E.: a. a. O. S. 202.

⑫ 譚 惕香、新疆之交通 民國二十五年

② Kazak. F.: a. a. O. S. 86.

三、蒙疆、甘肅との交通

(一) ゴビの検討。東方の蒙疆・寧夏方面から新疆へ達するには、何れの路を選ぶにしてもその途中で恐しく荒涼たるゴビ (Gobi, 戈壁) を横断しなければならぬ(第四圖参照)。新疆がとかく塞外僻遠の地と考へられるのは、いはゆる中華の地から單に遠距離なためばかりでなく、横断極めて困難なゴビの介在といふ旅行記などから得た先入觀念に支配せられるからでもあると思ふ。勿論極度に乾燥した不毛の地 (Teghet) であるから安樂な旅行でないことは確かであるが、その性質をよく調査してみると、ゴビが大陸交通の一大障害であるかの如き觀念は一日も早く打破せらるべきであることが判明する。ラクダ隊商にとつては牧草不足のため不毛のゴビは苦難に満ちた障害でもあらうが、今日自動車に對しては言ふ程の障害とはならず、航空機に對しては勿論問題とはならないのである。

「ゴビ」とは蒙古語で「乾燥した不毛の或は草のまばらな平原」を意味する一般名詞である故、固有名詞的に「ゴビ沙漠」などといふのは妥當でない。^① 沙漠といへばとかく通常は砂地、砂丘などを聯想するのであるが、外蒙のゴビは本質的に礫の堆積した平坦なる盆地面であつて殆ど砂丘地帯はなく、坦々たるアスファルト道の如く自動車の運行には寧ろ適當してゐるのである。^② また、この極度に乾燥して地表に水もなく全く不毛のゴビ横断を可能ならしめるのは井戸の存在である。蒙古について言ふと、主要隊商路には一六籽から七〇籽ぐらゐるの間隔で井戸がある。内外蒙古の各地

を一九二二年から同三〇年にわたり自動車隊を率ゐて縦横に探検したアンドリュウスの記載によると、「地下水面は一般にさほど低くはないので、涸渇した河床の底で適當な場所を選べば、四米以上ほる必要のあることは稀であり水質はたまにアルカリ含有量の多い場合がある外は、一般に驚くほど良好で、夏でも水溫が攝氏一〇度を越えることは殆どない」といふ。^③従つて、自動車によるゴビの横断は比較的容易であつて、所々の砂地でさへも多少の困難はあるが甚しい障害とはならないのである。

然るに困難は寧ろ南部草原の漢人耕地帯にある。多少の降雨でもあつて、こゝの泥地で車輪が滑りはじめると全く手のつけやうがなく最大の困難を感じる。張家口、庫倫間の交通で最大の難所は、張家口(海拔七四二米)から蒙古高原の縁邊へ登りつめ長城線を越えんとする萬全峠(海拔一五〇〇米)への急な登坂と、この泥地とであるとアンドリュウスは言ふ。^④

内蒙から西行してハミ(哈密)に到る自動車道路についても事情はほとんど同様である。困難は前半のエチン・ゴール(Eisingol)ちびの砂地帯にあつて、これはアラシヤン(阿拉善)沙漠の北縁である。一九三五年この路をトラックで通過したタイクマンの手記によれば、「エチン・ゴールと哈密間の黒ゴビは茫漠たる無人地帯で全旅程中の最難所と豫期される所であつたが、しかし實際には岩石と山は多いが、綏遠とエチン・ゴール間の砂地帯よりは却つてトラックにとつて切り抜け易い地帯であつた」と記してゐる。^⑤

繰返して言ふ、ゴビは平坦な礫の堆積地であつて、アジア大陸における交通障害としてのゴビといふものは、自動

車交通を念頭におく限りいまや考へ直されねばならないのである。飛行場としての資格にも勿論問題はない。従つて蒙疆と外蒙及び新疆との交通連絡は、次に考察する如く適當なコースを選択するならば、單に距離と政治情勢との問題に歸すると言ひうるのである。

註① プルジエヴァリスキー著、田村秀文、高橋勝之共譯 蒙古と青海 上卷 昭和十六年 二三頁 註二

日野 強、伊豫紀行、下卷 明治四十二年 二六頁

② Andrews, R. C.: The new conquest of Central Asia. New York, 1932, p. 177.

③ Andrews, R. C.: a. a. O. P. 43.

④ Andrews, R. C.: a. a. O. P. 26.

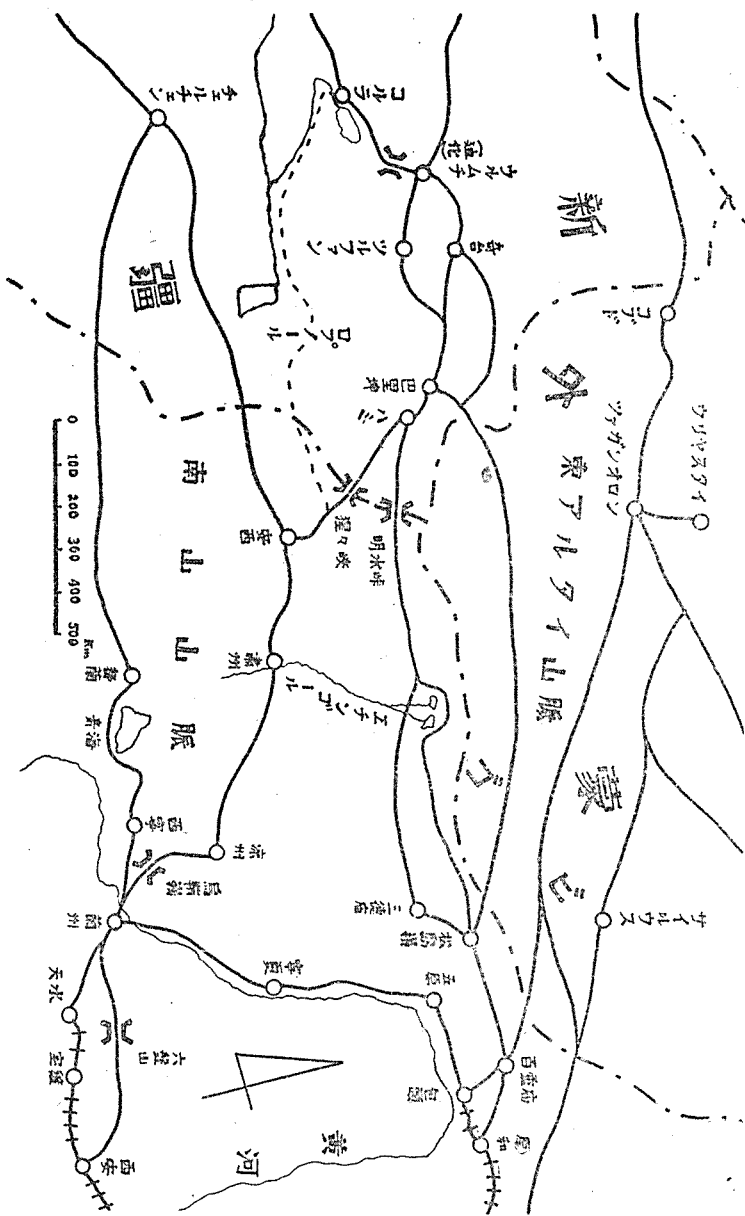
⑤ Teichman, Sir E.: Journey to Turkistan. London, 1937, P. 72.

(二) 京包鐵道と新疆。西方における露領の鐵道に對抗して新疆を蒙疆・北支と結ぶ鐵道線は京包線であり、厚和(ククホト、歸綏、歸化城、綏遠)或は包頭がその起點である。北京・張家口間は日露戰爭における日本の勝利に鼓舞せられて高潮した國權回復運動の現れたる自辨鐵道計畫としてその最初に一九〇九年竣成し、一九二一年には綏遠まで、一九二二年には包頭まで北京から八〇〇餘軒の間が全通した。^①當時露國の南下に對抗する意圖を多分に含むものであつたが、今日ではこの鐵道こそ日本の生長尖端をなしてゐる。北京の平野から張家口盆地へ登る南口峠の嶮も漸次改良せられつゝある。

厚和を起點として新疆へ入るには駱駝路の他に自動車路がある。今日大陸における交通機關として最も實用的なものは自動車であらう。支那大陸内部に自動車交通が行はれたのは、初め蒙古高原においてであり次で新疆に行はれた。一九一七年ロシア大革命によるロシア勢力の外蒙古からの後退に乘じ、外蒙古における經濟的、政治的勢力の回復を企つた民國政府は、北京・庫倫間の自動車運輸を計畫し、自動車會社を設立して一九一八年から實施した。翌一九一九年、西北鑾邊使徐樹錚は百數十輛の自動車を仕立て、軍隊を庫倫へ輸送し、その實力を以て外蒙の自治を取消させることに成功した。^②

新疆と東方との自動車連絡を最初に試みたのはウルムチ(迪化)の露亞銀行の發議によるのであつて、ロシア革命により本國から切離された新疆支店は一九一九年以後、新疆の商業を支那との間に發展せしめ窮地を免れんと努力した。かくて支店長スヴォーロフ(Souvoroff)は上海からの歸途、自ら迪化までの自動車連絡の可能を實證し、新疆の交通に一大革新を促すべき刺戟を與へたのである。その後漸く一九二七年になつて迪化・塔城間に、次で翌年迪化、奇台間に自動車運輸が開始せられた。^③ 以上いづれの場合を見ても、交通の確保が外蒙・新疆の軍事的、政治的、經濟的確保のための重要手段となつてゐること一考の價值があらう。

蒙疆・新疆間の自動車交通に對する最大の障害は、前にも記した様に甘肅省境からアラシャン(阿拉善)を通じ外蒙國境まで擴がる砂原帯であるが、この砂原を北方へ迂回し而も外蒙へ越境しないですむ路が一九三〇年に發見せられ、一九三二年には天津に新綏長途汽車会社が設立せられて、一九三四年から支那事變まで不定期自動車運輸を行つ



てゐた。しかし事變勃發後には全車輛を擧げて南方へ移り、赤色ルート蘭州・哈密間の連絡に當つてゐると言ふことである。

厚和から西進してエチン・ゴールに到り、その末端湖たるソゴノール(索果泊)、ガシュンノール(嘎順泊)を迂回し、更に西進してこの路の最高地點たる明水峠(二二三〇米)で新疆省に入り、終點の哈密へと降つて行くこの自動車路は全長一九二〇杆、新綏長途汽車公司の自動車は途中に設置せられた沙漠中の各驛を通過しつゝこれを十四、五日間で連絡してゐた。ラクダの隊商なら四ヶ月から五ヶ月位かゝる。自動車の一日行程は約一三〇杆、ラクダ隊商はその約十分の一で一五杆から二〇杆である。エチン・ゴールは夏の減水期と冬の結水期には淺瀬を渡つて横斷可能であるが、水量が多ければ北方を大迂回する。哈密・迪化間は冬季は積雪のため自動車の通過が不能となるため、ツルファン盆地(海面下二〇〇米)經由の南廻りの道をとる。そのほか沿道各地の路の良否、飲料水の狀態などについては自ら自動車を驅つてこの路を調査したヘーデン及びタイクマンの手に詳述せられてあり、近刊の邦譯もあるのでそれらを参照せられたい。^④

右の自動車道路の途中、東徑一〇七度のスタオリン(松島嶺)附近から南へ分れ、シャンデミャオ(三德廟)を經由してエチン・ゴールに到る路もある。これは繞路と稱するラクダ路で、あまり安易な路ではない。これについてはラチモア(O. Lattimore)の報告がある。^⑤

前述の如き内蒙を行く比較的容易でない路が使用せられてゐる原因は、從來用ゐられてゐた内蒙經由の路が内蒙赤

化による國境閉鎖のため使用できなくなつたのによる。それは大蒙古路 (Great Mongolian Road) と稱せられるもので、厚和から百靈廟を経て西北行し外蒙領に入り、東アルタイの斷續する諸山脈グルブン・サイカン (Gurbun Saikhan)・アルツァ・ボグド (Artsa Bogdo)・バガ・ボグド (Baga Bogdo)・イケ・ボグド (Ikhe Bogdo) 等の南麓を通過し鎮西(巴里坤)或は奇台(古城子)に到る。^⑥ 外蒙ではゴビを横斷するが、ゴビといふものが著しい障害にならないことは既に述べておいた。

この沿道には蒙古部落が點在し、水にも事缺かず、殊に著しい峠越えが全然ないので蒙疆から新疆へ入る最も好都合な路かと思はれる。一八八七年、ヤングハズバンド (Youngusband) は大體この路をとつて新疆へは入つた。^⑦ アンドリュウスは一九二五年の自動車による外蒙調査に際し、東經一〇〇度及び一〇四度あたりの二ヶ所において、東アルタイ南麓のこの大蒙古路に自動車を走らせたが、「道はすばらしく良かつた。ラクダの平な大きい肉趾は天然の道路つくりで、砂を踏みかためて岩の様に堅くする」と報告してゐる。^⑧ ラクダ隊商には不毛のゴビ横斷といふ困難はあるにしても、自動車交通にとつては最も安易な新疆入りの道であると考へて間違ない。赤化外蒙の國境閉鎖のため蒙疆・新疆間のかゝる良交通路が杜絶の變目をみてをり、比較的困難なる内蒙古路を使用せざるを得ない現在の政治情勢に對し吾人は無關心であるわけにはゆかないであらう。將來はかゝる状態を是正する機運も到來することゝ考へられる。以上いづれの路をとるにしても、これらが新疆を東方と連絡する幹線の一たることに變りはない。

今日においては先づ自動車路の建設に主眼を置くべきである。鐵道の建設費が一軒約十萬圓を要すると概算すれ

ば、自動車路の建設はその十分の一でよい。^⑨殊にゴビはアスファルトの鋪装路と同様で全く快適に疾走できるといふのである。蒙疆地方における自動車交通は昭和十一年の綏東事變及び翌年の支那事變に際する蒙疆作戰において、目覺しい活躍ぶりを示したが、最近では一層改良強化せられつゝある。いはゆる西北交通の復活の如きも國策の重要な一部門と考へ、特に沙漠地域の横斷用車輛の研究、既往の經營實績、運行方法をも精査し、來るべき活動に備へて調査研究に努力しつゝある。新疆に到る自動車路建設の如きは、かゝる蒙疆の自動車事業の文字通り延長でよいのである。蒙疆と新疆間の自動車交通に對する自然的障害が前述の如く内蒙にあるのであつてみれば、蒙疆・新疆間の自動車交通は全く蒙疆における自動車交通路の整備に依存するわけで、新疆把握の支柱たるべき交通連絡はその延長で事足ると斷言し得るのである。^⑩

註① 檜崎敏雄、東亞交通論 昭和十四年 二一九頁—二二〇頁

永雄策郎、植民地鐵道の世界經濟的及世界政策的的研究 昭和十三年 一三二頁

② 矢野仁一、近代蒙古史研究 昭和十三年 四二二頁

③ 増田忠雄、中亞横斷自動車路とその調査事業 四頁 (滿鐵調査月報、昭和十三年九月)

④ Hedin, Sven.: The silk road. London, 1938.

スウェン・ヘッデン著、高山洋吉譯、赤色ルート踏破記 昭和十四年

Teichman, Sir E.: Journey to Turkistan. London, 1937.

メイクマン著、神近市子譯、トルキスタンへの旅 (岩波新書) 昭和十五年

⑥ オウエン・ラテモア著、西卷周光譯、沙漠の蒙疆路（大陸叢書） 昭和十五年

⑦ この路の全行程は左記の附圖に詳細な地名が圖示されてある。

譚 惕吾、新疆之交通（馮賓學界遊記叢書之二） 附圖

⑧ ヤング・ズバンド著、宛 太郎譯、ゴビヨリモラヤ（大陸叢書） 昭和十四年

⑨ Andrews, R. C.: The new conquest of Central Asia. New York, 1932, P. 296, 306.

⑩ 安藤武治、蒙疆に於ける自動車交通狀況 五〇頁（東亞同文書院大學刊、東亞調査報告、昭和十四年度）

⑪ 蒙古及び新疆の交通上、鐵道或はラクダ隊商に比し自動車が最も有望なることに就ては左記に詳論がある。

Karamshieff, W.: Mongolia and Western China: social and economic study. Tientsin, 1925, pp. 78-104.

(三) 隴海鐵道と新疆。新疆と中支を結ぶ交通上の鐵道起點は、ベルギー財團の借款により一九〇五年起工して支那事變前に寶雞まで開通した隴海鐵道である。今日では天水まで開通したと言はれてゐる。併しながら、未だ鐵道の便はないが包頭、西安、成都への連絡地として蘭州がこの方面の交通要衝たることは争はれない。

この蘭州から哈密に向ふ路が所謂「絹の路」として古く東西交通の要路であつたことは改めて言ふまでもあるまいが清末の回疆叛亂に際して新疆遠征に向つた將軍左宗棠は西安及び蘭州を根據地とし、この路を兵站線として大規模に利用するため西安、迪化間二千五百軒の路を整備し驛站を設けた。これが今日いはゆる「西北ルート」の直接的基礎になつてゐる。新疆・甘肅の境界には狸々峽の峠（二八〇〇米）があり、哈密・安西間ではゴビを横斷するが何れも交通障害といふ程のものではなく、武威・蘭州の中間にある烏鞘嶺の峠（二七七五米）と蘭州・西安間の六盤山の峠（二六

〇〇米」とが多少の障害と言ふべく、殊に涼州・蘭州間は殆ど黃土地帯で豪雨の後では滑つて谷底へ轉落する危険が多い。その爲めこの烏鞘嶺の峠を避けて北方へ迂回し涼州から中衛を経て西安に行く道の整備も企畫せられてゐる。一般に冬季凍結すると實によい道となるが、山麓附近の沿道においては春秋に無數の細流が氾濫するので排水溝の整備と橋梁の建設とを充分に行はなければ極めて難澁する。支那事變直後からは所謂「西北ルート」、「赤色ルート」として重慶側は急速なる公路建設に着手し、これと同時に新疆省内は省主席盛世才の手により幅員十米から十五米の碎石舗装路が自動車のため建設せられ、甘肅・新疆の交通路は全く昔日の面目を一新しつゝあるやに傳へられる。^①この道が將來に於ても依然として重要幹線の一たるべきことは言ふまでもない。

安西からアルテンターグの北麓を連つてテエルチェン(且末)に行く古代の「南道」は今日殆ど用ゐられてゐないが、安西から天山路の哈密、迪化を經由せず、一九二二年以來、舊河床へ復歸したクルクダリヤ(Kuruk-daria)及び新ロップノール(Lopnor)^②の北岸を經由してコルラ(庫爾勒)に到り直接天山南路に向ふ路は、北路に比して約五〇〇料の短縮となるのでヘディンが一九三四年に自動車を以て走破を試みたところである。この時には龍堆(Jardangs)と軟砂のため阻まれて東經九二度の邊から引返へした。併しヘディンは、龍堆の土地二十料を平坦にすることは何の造作もないし、軟砂地の迂回路を發見できることは確實であつて、このとき通過できなかつた一五〇料の間は、自動車路建設に對して著しい障害をなすものとは思はれなかつたと記してゐる。大谷光瑞氏の興亞計畫にみえる「歐亞連絡鐵道」もこゝを通過する豫定であり、この道筋もまた將來注目し値する。^④

このほか前記の「南道」より更に南方を行くもの、即ち蘭州から西寧に向ひ青海及びツングム盆地の南方を迂回してチエルチェン（且末）にいで、和闐を経由カシユガルに到る道もある。これは一九三五年にタイムス記者フレミング及びマイヤールが通り、翌年フィルヒナーが調査してゐるので沿途の状況に就てはその手記を参照せられたい。^⑤フレミング等がこの路を選んだ理由は、當時西北支那に蠢動してゐた共產軍の脅威を避けるためであつた。古く漢代に張騫が西域よりの歸途、當時河西を領有してゐた匈奴の逮捕を避けたため、この方面の路を辿り都へ歸着したのと原因に相通するものがみられるのは、この路が幹線ではないにしても、甘肅から哈密・迪化にかけての政治的に煩瑣な地域を避け直接南疆に達しうる要道たることを示すものである。

註① 金久保通雄、支那の奥地 昭和十七年 六四頁

最近までの哈密・蘭州間、沿途の状況については左記の諸書参照。

日野 強、伊犁紀行 明治四十二年

外務省調査部譯、新疆事情 昭和九年（謝彬・「新疆遊記」の邦譯）

副島次郎、アツアを跨ぐ 昭和六年

スヴェン・ヘディン著 赤色ルート踏破記 昭和十四年

陳 賡雅著、井上紅梅、武田泰淳共譯 支那邊疆視察記 昭和十二年

長江著、松枝茂夫譯 中國の西北角 昭和十三年

② Hedin, Sven: Der wandernde See, Leipzig, 1939, 243 ff.

③ Hedin, Sven: ibid. S. 239.

④ 大谷光瑞、大谷光瑞興亞計畫 第四卷 一四二頁

⑤ 一、新疆・印度間の交通の註⑤及び註⑦に掲げた書目参照のこと。

⑥ 増田忠雄、中亞横斷自動車路とその調査事業 二〇頁

(四) 亞歐の連絡交通。新疆及び蒙古において獨占的優位の獲得を希求した露國は、既に帝政時代から最近まで一貫して、新疆及び蒙古がロシアの支配し得ない公海への出口を持つに至ることを極力妨害する方針をとつた。長城外に外國資本を以て鐵道敷設を企圖する場合には先づロシアの同意を必要とせしむべく、支那政府に壓力を加へた。英國はまたロシアに對抗して、長城外の鐵道敷設を阻害すべく努力を拂つてきたこと周知の如くである。最近では、甘肅方面への鐵道建設は、南京政府の権力がこの地方へ伸張強化せられることを恐れた所謂「五馬聯盟」が反對したところであると言ふ。この様にして新疆と東方との連結は、天然の障害によるよりは寧ろ政治的利害に歪められ進展を阻まれてゐたと言ひうるのである。

支那側からは勿論新疆との交通改善の切實な要望を機にふれ示してゐる。新疆は現住民族の上から見れば必ずしも漢人の土地とは言へない。従つてこれを漢族國家内の一領土として強力に把持せんが爲め漢族移植の必要はつとに認められ、同時に過剰人口のはげ口とも考へられた。新疆に到る交通改善は、かゝる企圖によつても絶えず裏付けられてゐたのである。

民國革命後、新疆の分離的傾向の強まると共に中央政府はその聯結強化に焦慮するところあつたのであるが、自然

的障害は大ならずとも鐵道の建設には莫大な資本と歲月とを必要とする。かくて當面の解決策として新疆に到る自動車路を建設すべく、ヘディンを隊長とする一九二七年の西北科學考察團の蒙古及び新疆探検、或は一九三三—三五年の自動車路を以てする探検の際など、蔣介石の南京政府はヘディンに對して自動車路建設に關する調査を依頼し、歸來後にはその報告及び意見の提出を求めて計畫に資した。それが遺憾ながら今日では援蔣ルート^②の建設といふ至められた姿をとつて現れてゐる。しかしこの現状は是正せられ新疆は大東亞圏の一環として更生し、更に東西連絡交通路の要衝たる本來の使命に目覺めなければならぬ。

ヘディンは右の調査旅行中、念頭に浮んだ亞歐連絡自動車交通路の構想を次の様に記してゐる。カシュガルからテレク峠を越えてソ聯領のオーシに到り、サマルカンド (Samarkand)、ボハラ (Bokhara)、メルヴ (Merv) を經、イラン國境を越えてメシエツド (Meshed)、テヘラン (Teheran) に行き、キルマンシャー (Kermanshah) を經、バグダッド (Baghdad) に達する。イランの自動車道路は見事なものであり、シリアの沙漠を横斷してダマスカス (Damascus) 或はアレクサンドリア (Aleppo) に通ずる街道も同様によい。この路は小アジアを通つてアンカラ (Ankara) 及びイスタンブール (Istanbul) に続き、更に歐洲各地を經て大西洋岸に到るといふ^①。

更に自動車交通路に並んで航空路もまた容易に開設し得るであらう。既に獨逸は新疆を經由し上海・ベルリン間五日連絡の國際航空路開設といふ遠大な計畫の下に、一九三一年、支那政府とルフト・ハンザ航空會社との合辦で歐亞航空公司を設立し、翌々年から上海・塔城間に航空連絡を開始してゐたのである^②。いまや日本によつてこそ、かゝる

航空路は開設せらるべき機運に向つてゐる。

我が國でも、大谷光瑞氏の歐亞連絡鐵道計畫ではパミル高原を横斷しワハン地方を抜けてカブールに連絡する。また湯本昇氏の計畫せられた中央アジア横斷鐵道は包頭から同じくパミル高原を横斷してバクダッドに到る七五〇〇軒東京・ベルリン間十日連絡といふ雄大な企畫である。^③これらの經路については種々議論もあり、検討の餘地もあるが、將來新疆が荷ふべき交通上の重要性はこれらの計畫によつて十分に示唆せられてゐると言はねばならぬ。

註① Heilm, Sven.: The silk road. London, 1938, p. 232.

② 白壽彝著、牛島俊作譯 支那交通史論 昭和十四年 二五八頁

譚 惕吾、新疆之交通 民國二十五年

③ 湯本昇、中央アジア横斷鐵道建設論 (蒙古、昭和十五年二月號、二頁以下)

結 言

我々は先づ新疆印度間の交通事情を検討した。世界の屋根を行く陸商路は想像にたがはず今日もなほ極めて困難である。新疆における英國の經濟的地位もヒマラヤ越えの貿易路に依存する限りは發展性のないものであり、新疆百年に互る英露勢力角逐の末路は、英國に勝目なきことほゞ想像のつくところであつた。新疆本來の使命は東西交通の要衝たるにある。

今日、新疆の交通的位置は露領トルクシブ鐵道によつて象徴せられてゐるかに見える。この鐵道は曾て新疆の全經

濟を吸収すると同時に東方とのあらゆる連絡を無意義化することによりこれを阻害せんとして建設せられた。ソ聯の對新疆政策は、諸外國の競争を排除して新疆の經濟的孤立化を企り、次でその物産と價格とを思ひのまゝに支配するにあつた。斯くて今日では、ソ聯の傀儡と化した盛世才の獨化政權はその六大政策に「親ソ」の一項を加へ、新疆赤化の趨勢は日々濃化しつゝある。嘗ての東方との連絡遮斷の政策は今日蒙疆方面との連絡遮斷にのみ止め、南方では寧ろ援蔣ルート建設に積極性を示しつゝある。

我々はゴビといふものが交通的障害ではないことを確かめた。新疆と東方の鐵道先端との連絡は、露領に對するのとは事情を異にし全く比較にならぬ現状ではあるが、大陸内部の交通を牛耳る當面の交通手段としては自動車及び航空機がある。蒙疆・新疆間は飛行機で一日、自動車で十日の連絡が可能である。自然的障害はとるに足らず、要は政治情勢の轉回如何に懸つてゐる。新疆を隔絶した邊疆とみる古い觀念は、もはや棄却せらるべき時が來てゐる。

新疆も外蒙も東西連絡路たるその使命を果すべく解放せられなければならない。新疆と東方との連絡は援蔣ルートといふ歪められた性格をふりすて、眞に東西交通の要衝として新たに登場すべきである。天山南北路から露領トルキスタンに出て歐洲に向ひ、或はまた印度、アフガニスタン、イラン、イラク、トルコへと新たなアジアの動脈は東方からの鼓動を乗せて導かれるであらう。南海の所謂「香料の路」がいま新たな使命を擔つて蘇へらんとするとき、大陸の所謂「絹の路」もまた新たな息吹を得て新使命の達成に飛躍すべきである。(昭和十七年五月十七日稿)

本稿執筆に際し御指導を賜つた上、探検記そのほか多數の貴重資料を快く御貸與下さつた小牧教授の御好意に對して厚く御禮申上げる。