

世界平和への大道と中央アジア横断鐵道

湯

本

昇

世界平和への大道と中央アジア横断鐵道

はしがき

湯本昇

中央アジア横断鐵道だなんて随分突飛の話の様に聞く人も亦夢物語りの様に考へる人もありませうが、之れは決して私人の發明でも發見でも無く實は昔から孫文や獨逸のカイザー等に依つて考へられたことで而かも中央アジア横断鐵道建設の必要が今日程痛切に感じられることは曾てないのであります。

東西文化の結合路

夫れは皆様御承知の通り今東西兩文明の接近結合の具體的方法として海に二つ、陸に一つの交通路があります。スエズ經由、アメリカ經由及シベリア經由之れであります。海上に於ける交通が近時英米に於ける利己的統制主義により多少の障害を受けてゐることは確かであるが尙意とするに足りない程度であるに拘はらず、外面的海上交通に比し遙かに重要である内面的陸上交通の唯一の連絡機關であるシベリア鐵道は赤露の出現に依つて今や殆んど交通杜絶の状態に陥りました。ジャパントーリストビューローの調査によると最近一年間日本

人のシベリアを通つたものは一人もありません。斯うして東西兩文明の接近は著しく阻害され、世界の文化は危殆に瀕して來ました。

十九世紀末に至つて始めて脚光を浴びて世界の舞臺に登場して來た新興日本の使命は正に人道の敵、文化の敵である共產主義を倒し東西の文化を結合せしめ物神兩文明の融和を圖り人類に永遠の平和と幸福とを與ふることなればなりません。日本は此の目的達成の爲めには勇躍して邁進す可きで、其の第一着手としてシベリア鐵道の對抗線中央アジア横斷鐵道の建設を私は主張するものであります。

横斷鐵道の經路

而して此の鐵道は支那の京包鐵道の終點即ち蒙疆地區の包頭又は隴海鐵道の西安を起點として甘肅省の甘州、新疆省の哈密、庫車、カシガール、タシクルガン、即所謂天山南路經由バミール高原を横ぎつてアフガニスタンの東方へ帶の様に突出して居る部分のワハンと云ふ所を通つてアフガニスタンの首都カブールへ出で夫れよりペルシア即イランの首都テヘランへ抜け遂にイラクの首都バグダッドに達し此處で所謂バグダッド鐵道に連結するものであります。結局東京と伯林又は巴里を結ぶものであります。建設區間は包頭バグダッド間約

七千五百キロ、其建設費は十二億を以て充分と致します。

完成の曉には東京巴里間一萬七千軒之れを最新式の機關車を以て突破するときは十日を以て到達することは決して困難で無く現在の東京巴里間シベリア經由十五日、スエズ經由四十日、アメリカ經由二十四日ニ比し著しい進歩であつて以て世界交通界に一大新紀元を劃するものと云ふことが出来るのであります。

世界の赤化計畫と其ルート

ロシアは世界赤化の方法として最近鐵道、自動車路、水路等建設に迄邁進せんとするに至つた。

トルクシブ鐵道、蒙古縦斷、横斷鐵道、新疆自動車路、アフガニスタン縦斷鐵道、其他等々は皆其現れに外ならない。

而して之等のルートは何れもロシア從來の傳統政策たる海へと南へと方向を指すことを忘れて居ないのである。

若し此ロシアの傍若無人の計畫を其儘長く放置して置いたならば暗い「ユーレシア」大陸の北に位するロシアが忽ち明るい南の歐亞兩大陸を赤化して終ふことであらう。

此ロシアの南進赤色ルートを中央アジアに於て東西から切斷して其南下の野

心を紛碎せんとする所のものが此中央アジア横斷鐵道である。而して茲に愉快なる偶然の一致は此鐵道の沿線一帯が共產主義と俱に天を戴かざる同々教徒の擴布地帯であることである。

イスラム教と共產主義

レーニンは宗教は阿片なりと云ひ宗教の存在を以て人類の敵と看做し凡ゆる手段方法を以て宗教を迫害した。モスコウの眞中には態々反宗教の博物館を建設して宗教の悪い方面を陳列して民衆の反宗教心を煽つて居る程である。

然し此共產主義の宗教弾壓に依つて最も多くの苦痛を感じたのは實にロシア國內に最も多くの信徒を有するキリスト教でなくて回教徒なのである、と云ふのは最近自然科学と教育の進歩により御多聞に洩れず日本等の佛教徒の如く西洋諸國のキリスト教徒も形式上はキリスト教徒に名を連ねて居るが實際心から神を信ずるものが始めから少かつたのだから其信仰を禁じられても此方は餘り苦痛を感じない。處が回教徒の方は其の住む地帯が山岳荒蕪の地帯で文化未だ開けず宗教に對する執着心キリスト教徒の比に非ず、従つて共產主義の宗教迫害によつて受くる打撃の甚大さ到底キリスト教の比に非ず。

ロシアに於ける回教徒の分布は中央アジアに於て約一千六百萬、コーカサス、

及歐羅巴ロシアに於て約六百三十萬、合計二千二百萬であります。

之等同教徒は信仰の自由を得可くソ聯の重壓に抗して屢々叛亂を起して獨立を圖るのであるが微力其の目的を達し難く徒らに壓政の下に慟哭して居るのである。又支那新疆省に於て蔣政權と結托せるソ聯邦が如何に同教徒を迫害しつつあるかは、今尙諸君の耳に新しい處であらう。

斯くの如く共產主義と同教徒とは氷炭相容れざる處の存在であり、然して同教徒の所在が不思議と滿洲、新疆、中央アジア、西アジア及バルカン諸邦とソ聯邦の南國境を縫つて西走し其總數は一億八千萬に達し正に全世界同教徒三億二千萬人の過半數を占め以て共產主義の南下に對する自然の堤防を爲して居るのである。

此の堤防傳ひに建設する中央アジア横斷鐵道之れを余は呼んで防共鐵道と稱する。

新様に彼等が宿命的に防共的である許りでなく、彼等は全部白人の迫害を蒙つて居る民族であり、其の大部分はアジア民族である彼等の憧憬と信頼とが日本に向つて居るのは全くの自然である。日本が大陸に進出して世界政策を行ふ際に於て眞先きに取上げなくてはならない問題は實に同教徒の問題である。

私は信ずるのでありますが此鐵道は必然的に彼等と日本とを結び付ける役目を爲すのであります。

天山南路の歴史

東西交通の要路として支那には古來四つの道がありました。

第一 は海路で

第二 は雲南からビルマ路で

第三 は天山北路で、新疆省の中央へ西から東へ突出して居る天山の山脈の北を通つて西方へ通ずるものであります。

第四 は天山南路で天山山脈の南を通つてパミール高原を過ぎて西方諸國に通ずるものであります。

然して以上四つの道路中天山南路は支那に於て最も早く開け最も重要な交通路でありました。

即ち支那の特産物である絹、絹は始め西洋に無く支那丈で産出したものであります。其の始め西洋に傳はるや非常に珍重せられて絹一斤と黄金一斤と交換せられたと云ふ位であります。此の絹がギリシヤ、ローマへ輸出せられたのは此の天山南路經由でありました。

又玉も支那の特産物でありましたが之れが西洋へ行つたのも矢張り此の天山南路經由でありました。

又印度に起つた佛教が最初支那に傳つたのも決して海路經由でも亦雲南ビルマ經由でも無く實に此の天山南路經由で天山南路の沿道には今尙佛教東漸の跡を物語る幾多の遺跡が残存するのであります。彼の有名な法顯三藏や玄奘三藏が通つたのも亦此の天山南路經由でありました。

又其の東洋見聞録がコロンブスを刺戟してつひにアメリカ大陸を發見せしむるに至つたと云はれて居るマルコポーロの旅行も亦天山南路經由でありました。其他景教と云ふ名でキリスト教が最初支那に傳はつたのも亦此の天山南路經由でありました。

斯様に古來天山南路は東西の文化交流路に使用せられた許りで無く決して嘗つて英雄征覇の軍道に使用せられたことがないのであります。

成吉思汗、フラード、テムール等古來中央アジアを横斷して東西に馳驅した英雄は少く無かつたのであります。之等は悉く云ひ合せた様に天山北路經由で私の此の鐵道を引かうとする天山南路ワハン峽谷經由は無かつたのであります。即ち天山南路は古の絹街道であり、玉街道であり、佛教使節街道であり、文

化街道であり、世界平和の大道であります。

新様に中央アジアは支那と西方諸國との中間に位し歴史上重要な交通路であつたにも拘らず今日何故に衰微したか、夫れは結局交通機關の變化によると云ふの外はないのであります。

即ち汽車、汽船の發明により印度洋航路が開けシベリア鐵道が布設せられては昔乍らの駱駝、馬を唯一の交通具とする中央アジアの交通路は如何に夫れが地理的に東西交通の要衝に當つて居るとは云へ最早到底印度洋、シベリアの敵ではありません。俄然中央アジアは東西交通の要路としての地位から顛落して終つたのであります。

然し元來が印度洋航路は歐洲諸國が東洋制覇の目的の爲に設定したものであり、シベリア鐵道はザールが東洋民族征服の爲に敷設した處のものであつて何れも覇道であります。

然るに寧天山南路に至つては歴史的に見て全くの文化道路であり、世界平和の大道であり所謂王道であります。

今世界の平和が亂れ人類と人類とが徒らに抗爭して寧日なきは覇道の交通のみ盛んで平和の大道の交通が硬塞し文化の鬱血を生じたが故に外ならないと私

は信ずるのであります。

世界平和への道、只王道たる天山南路經由の本鐵道建設あるのみと私は主張するものであります。

資 源

而して中央アジアは新様に地理的に又歴史的に見て東西交通の要衝に當つて居る許りで無く實に世界稀れに見る處の資源地帯なのであります。

即ち日本が今最も缺乏して居る所の石油であります。此石油が新疆省には小川を爲して流れて居ると或る本には書かれてある位豊富で馬納斯附近、ウルムチ附近、烏蘇東南方南山、及獨山子、庫車、カシガル、溫宿、綏來、タバルカタイ、阿爾泰等に廣大の油田があり夙にロシアの垂涎置く能はざる處であります。

若しも此處に鐵道を敷くを得たならば恐らくは日本は石油を自給自足し得るのみならず一躍して輸出國に轉じ得ることでありませう。

又新疆省には金又は砂金を産する處が甚だ多いのであります。特にアルタイ山附近は多く、アルタイとは土語で金山と云ふ意味だと聞いて居ります。又石炭、鐵の埋藏量は無限だと云はれて居ります。

其外、白金、銀、銅、鹽、玉石、鉛、硫黃、礪砂、石臘、石綿、雲母、硝石、水唱等無數の礦産資源を藏して居りまして、古來支那では新疆を稱して皇帝の眞珠と云ふ位に尊重して居たのでありまして、本鐵道の建設により之等の資源は全部開發せられ以て世界の資材を豊富にし人類の物質生活を幸福にすることでありませう。

結 論

以上述ぶる處に依つて本鐵道が如何に重要な意義を有するものであるかは略々御分りのことと思ふ。即本鐵道は、第一に東西文化交流鐵道であり、第二に世界平和鐵道であり、第三に防共鐵道であり、第四に回々教鐵道である、第五に資源開發鐵道であります。

斯様に色々の意義に於て重要な鐵道は有史以來未だ會つて無いのであつて其點に於てシベリア鐵道の如き朔北無人の野を行く貧弱鐵道は到底比較にならないので、本當を云へばシベリア鐵道より遙かに先に出來て良い鐵道である。夫れが何故に今日迄出來ないで放置されて居たか。夫れは第一に此沿線の諸國が無力で自分自身の力で之れを建設出來なかつたと云ふことが重要な原因であることは論を俟たないが、其他にも何か理由があるであらうか。夫等の原因に就

て検討して見よう。

第一に餘りに多額の資金を要したらうかと云ふに決して然らずである。建設費に就ては前述した様に全部で十二億圓程度の資金で足りるのであつて、此位の金が此有意義の鐵道建設の爲に繰出出来ない理由が無いのである。現在なら日本一國でも充分負擔出来る程度の資金である。

第二に技術的に見て不能であるかと云ふに寧ろパミール高原を別として他は工事も左程難かしい個所では無いのである。

又パミール高原と雖も相當困難とは云へ今日の工事技術上決して不能の線では無い。

斯様に本鐵道の建設が資金の上から云つても技術の上から云つても不能と云ふ程でないとしたら、夫れが今日迄出来なかつた理由は何んであるか、結局之れを政治上の理由に求める外無いであらう。

夫れは第一には當該沿線國家が強國の勢力侵入を嫌つて他國の資本による鐵道の建設を好まなかつた。第二には列強が勢力争をして互に牽制しあつて他國の建設を妨害した。

此最も有意義の鐵道が今日迄出来なかつた原因は結局斯うした政治的理由が

障害と成つて居たからである。

然るに此政治的理由は歐洲大戦後次第に取り除かれて來、特に最近益々稀薄になつて來た様に思はれる。第一にイランを始め沿線諸國が最近割合好んで鐵道を布設する様に成つて來た。

第二に列國の勢力争ひが少くなつた、換言すれば歐洲人の勢力が一時に比較して餘程衰へて來た、即ち彼等の壓力が少くなつて來て、彼等の競争が少くなつて來て從來よりも餘程協調的になつて來た。

彼の有名なる獨逸の三B鐵道、英吉利の三C鐵道等が失敗したるは他に種々なる原因もあらうが其主なる原因は畢竟其目的が侵略的であつたことと其方法が排他的であつたことにある。

而して日本の本鐵道建設の目的は前述した様に全く東西文化の交流、防共、回教徒救濟、沿線開拓で結局世界の文化を向上せしめ世界の平和に貢獻せんとするに外ならない。

従つて日本は敢て他を排斥し之れを獨占せんとするの意圖を有せず、各國の來り協力することを拒むものでない。此日本の意圖と目的とする處はよく之れを關係諸國に知らせる爲め或は個々に或は場合により國際會議を開催して了解

せしめ以て本鐵道の建設を促進せしむ可きである。

本鐵道が平和の大道であり、東西文化の交流路であることを知つた時何れの國が果して之れが建設に反對し得るであらうか。敢て反對するものあらば之れ正に世界平和の敵、文化の敵である。

（昭和十四年九月六日鐵道監察官當時 A・K より放送）