

A RAILWAY THROUGH  
CENTRAL ASIA  
ROYAL ROAD TO WORLD PEACE

BY N. YUMOTO, INSPECTOR-GENERAL,  
JAPANESE GOVERNMENT RAILWAYS.

鐵道監察官湯本昇著

中央アジア横斷鐵道建設論

世界平和への大道

東京東亞交通社

## 自序

中央アジア横断鐵道!? よく友人に訊かれる。お前は何時からそんな事を考へ始めたかと、然し此の返事には僕も窮するのである、何故なれば僕自身もハツキリ覺へが無いからである。

苟も世界の地圖を一瞥した位の人なら、北極に近いシベリアにさへ鐵道があるのだから、此の廣い中央アジアの眞ん中に一本位鐵道を造つても良さそうなものだ位のことを考へぬものはあるまい、従つて僕が此の考へを持ち始めたのもそう云ふ意味では随分古いもので、中學校か高等學校時代へ遡つて貫はぬと困る。

だが眞劍の意味で此の問題へ打つ付かつたのはその後である。著者は官命により昭和五年から同七年迄獨逸國伯林に駐在して居たのであるが、夫れは昭和

自序

一

自序

二

五年春のこと、國際鐵道會議參列の爲めスペインへ行く機會があつた。其の時コルドヴァ、セヴィラ等に於て今はキリスト教に改宗せられて居るが其の昔は回々教に依つて建てられた所の、幾多の宏莊典麗なる寺院を見てサラセン文化の盛時を忍び、今は見る影も無い回教民族も嘗ては遙かに歐洲人を凌いだことあるを知つたのである。其の年の秋、土耳其へ遊ぶ機會を得て同地のイスタンブル（前のコンスタンチノーブル）のセント・ソフィア寺院を始め多くの大寺院が元はキリスト教徒の建設したるものにも拘はらず、今は悉く回々教に改宗せられ居るを知り、スペインとの對照に基、回兩教徒の東西に於いて追ひつ追はれつ興亡盛衰のシーソーゲームを繰り返へしつある一卷の繪卷物に興味を惹かれずには居られなかつた。此の時を機縁に僕の關心が俄然弱者回々教に向けられたのは蓋し自然である。

回々教圈の研究が進むに連れて彼等の國に文化産業の興らざる最大の原因は交通機關の缺如して居ることを知つた。而かも元來回教徒は砂漠に

於て駱駝を使用して、オアシスからオアシスの間を渡つて行く隊商を以つて其の生業とするものが多かつたことを知つた。教祖のマホメット自身亦其の始めは駱駝數頭を有する隊商に過ぎなかつた。

而して彼等の最も多く住する西アジア、中央アジアの地は偶々東西交通の要衝に當り、彼等は此の地にありて支那の絹、玉等を轉々西方に運び或は西洋の工藝品を東洋に傳へる等東西の交易を助けつつ自ら亦其の文明を吸収して自己の文明を發達せしめたことを知つたのである。然るに其の後交通機關の變化により東西の交通は印度洋と西比利亞に移つて又中央アジアを觀るもの無きに至つた。即ち彼等が興隆した最大の原因は交通民族としてであり、彼等が没落した最大の原因は交通民族としての地位を滑つたからであることを知つて以來彼等に交通機關を與へ度い、彼等に古の繁榮を取り戻してやり度いと考へ始めてから僕の中央アジア横斷鐵道建設の欲望は猛然具體化して來た。

其の後更に研究が進むに連れて中央アジアは歐亞交通の要衝に當るのみならず

口 序

三

口 序

四

ず又世界稀れに見る資源地帯である事が判明し又天山南路は、古の絹街道であり玉街道であり、又法顯三藏、玄奘三藏等の佛教使節の街道であり、マルコポーロの通つた所で東西文化の交流路であり、嘗て大軍を進めたことの無い世界平和の大道であることを知つて以來僕の此の欲望は愈々熾烈となつて來た。

だが其の實現性に就いては尙ほ多大の疑問を有して居たが、滿洲事變後奉天を起點としてロシア勢力と支那勢力の中間を縫つて、外蒙古と内蒙古の境近くを西走する線の建設なら可能では無いかと獨り考へに沈んで居たが、今次事變の勃發と同時に斷然本鐵道建設の可能性に就いて自信を得、又日本は絶対に造る義務があることを感じ始めた。

此の建設を初めて他人に提唱したのは僕が伯林滯在中の昭和五年末か昭和六年の初頭であつた。當時の獨逸鐵道國際課長ホルツ博士が（此の人は日本へも來たことがあり又鐵道に關する著書もあり、日本では相當有名の人である）歐亞連絡運輸の要件に關し僕を訪問した時のことである。ロシアの不誠意に依り

兎角シベリア經由歐亞連絡が圓滑を缺くことを僕に訴へる其の様子が餘り面白いので、何んだシベリアなんてケチ臭い鐵道を當てにせず、獨逸と日本と手を握り、中央アジアへ一本鐵道を引きモツト景色のいゝ所を通る様にしようではないかと云つて彼氏を吃驚させたのが始めてである。

だが之れは個人的で、此の建設計畫を始めて公表したのは昨年二月で、自分で書いた論文を始めて發表したのは昨年十月である。

僕が始めて此の計畫を發表するや、僕の友人達の多數は夫れは夢である、お前は夢を喰つて生きてるものである、爾後名前を猥と變ゆ可しと冷笑し、中には御丁寧にも態々「猥」と紙に書いて渡して行つたものさへあつた。

然し盲千人目明き千人の世の中である。一度僕が此の計畫を發表するや、未知の友から續々として賛成の聲が送られ、僕を激勵して呉れることは何より嬉しい、其の反響今や全世界にも及び態々海外から僕に賛成の書を寄するものさへある。

口 序

五

口 序

六

而して今では前に僕を猥扱ひにした友人達の中にも、初めは夢の様に思つたが良く考へて見るとシベリアにさへ何十年か前に鐵道が出来てゐるのに人口、資源の中心である中央アジアに鐵道の出来ない筈は無い、早く作れと何時の間にか湯本黨に改宗して僕を鼓舞して呉れる人も殖へて來た。

毀譽褒貶は士の關する所無、只僕は世界平和の爲に、文化の爲に、人類の幸福の爲に、此の意義ある鐵道の建設に向つて直路邁進する一人の騎士であれば足りる。

今や支那事變も勃發以來二年有餘を經過して或は長期建設が唱へられ或は興亞の叫びが擧げられて居る。

興亞、長期建設は先づ交通機關の整備から始められなければならない。あらゆる興亞的交通機關中本鐵道の建設の如きは最も重要にして且つ最も意義あるもので、本鐵道の前に本鐵道無く、本鐵道の後に本鐵道無しと云ふも過言ではあるまい。

帝國主義の權化である英國ですらスエズ運河を開鑿し、專制政府の代表者ロマノフ王朝はシベリア鐵道を建設し、資本主義の權化アメリカ合衆國はパナマ運河を開設して以て夫々東西文化の交流に貢獻した。皇道主義の日本が新たに大陸に乗り出して興亞を標榜し、世界の平和を説く以上此れ位の鐵道が出来なくては世界に對して申し譯あるまい。

而して此れ位の鐵道は必ず日本人の手に依つて出来るのであつて、又必ず作つて見せるのである。

僕は夫れ丈の自信を完全に所有する。

中央アジア横斷鐵道！ 決して夫れは夢でも無く幻でも無い、正真正銘の現實である、寧ろ今日迄實現せざりしことを遅しとする所の現實である。日本が東亞の支配權を握つた以上其の實現は案外早いであらうと僕は信ずる。

尙ほ本鐵道の計畫に當つては僕の平素畏敬措く能はざりし我國唯一の中央アジア探檢隊である大谷探檢隊長大谷光瑞師、ベルシア鐵道の建設を實際監督せ

ら

七

自序

八

し元鐵道技師鈴木一氏、アフガニスタンの技術顧問として同地に久しく滞在せし農林技師尾崎三雄氏等より熱心なる御助言を御與へ下さつたことを感謝します。

尙ほ本書の編纂に當つては、鐵道省監察官室及び運輸局國際の人達に相當厄介を掛けたが中にも飯尾禎氏、宮崎亮氏、梅村元之助氏、佐藤武氏、安間一夫氏等の御助力多かつたことを認め茲に謝意を表して置く次第であります。

昭和十四年九月上浣

著者 湯 本 昇

# 中央アジア横斷鐵道建設論 目次

(世界平和への大道)

第一章 東西文化交流の必要……………(一)

第二章 シベリア鐵道……………(六)

第一節 ロシアの東方經略と鐵道……………(六)

一 東方 經略……………(六)

二 シベリア鐵道建設の端緒……………(七)

第二節 シベリア鐵道の建設……………(八)

第三節 歐亞連絡運輸……………(九)

目次

目次

一 日滿連絡運輸……………(九)

二 日滿露連絡運輸……………(三)

三 シベリア經由歐亞連絡運輸……………(三)

四 世界周遊券及東半球一周遊券……………(三)

五 貨物の連絡運輸……………(三)

六 歐亞連絡の復活……………(三)

第四節 其の後のシベリア鐵道……………(八)

第三章 東西交通史……………(一〇)

第一節 四大東西交通路……………(一〇)

一 四大東西交通路……………(一〇)

二 東西交通の開始……………(一三)

I 陸路……………(一三)

第二節 四大交通路の比較……………(二六)

一 張騫の遠征……………(二六)

二 宗教の傳來……………(二七)

三 東洋文化の西漸……………(二八)

四 イラン文化の影響……………(二九)

五 民族の移動……………(三〇)

六 東西英雄の征途……………(三一)

七 物資の移動……………(三二)

第三節 世界平和への大道……………(三三)

第四章 飛行機及自動車……………(三三)

第一節 飛行機……………(三三)

目次……………三

目次……………四

第二節 自動車……………(三六)

第三節 比較……………(三六)

第五章 防共鐵道建設の必要……………(三七)

第一節 赤色帝國主義鐵道……………(三七)

一 鐵道の建設改良……………(三七)

二 赤色帝國主義鐵道……………(三八)

三 トルク・シブ鐵道……………(三九)

四 赤色對外鐵道……………(四〇)

第二節 防共鐵道建設の必要……………(四一)

第六章 中央アジア横斷鐵道(別名防共鐵道)……………(四一)

第一節	經路	(一五)
第二節	建設	(一七)
第三節	類似の鐵道	(一七)

## 第七章 回々教

第一節	回々教が問題となる所以	(一九)
第二節	日本と回教民族	(一九)
第三節	支那に於ける回々教	(一九)
一	教徒數と分布	(一九)
二	回教民族の種類と漢民族	(一九)
三	事變後に於ける回教徒の動向	(一九)
四	五馬聯盟	(一九)

目次

五

目次

六

五	新疆省に於ける回教徒	(一九)
1	中央政府の對策	(一九)
2	漢回兩民族の爭鬭	(一九)
六	回教徒其の後の動勢	(一九)
第四節	回教民族と交通	(一九)

## 第八章 汎ツラン運動

## 第九章 開拓鐵道としての防共鐵道

第一節	人口増殖の可能性	(二六)
第二節	鐵道の密度	(二七)
第三節	沿線の産物	(二七)



一新疆省	(三二)
二綏遠、寧夏、甘肅省	(三四)
三アフガニスタン	(三九)
四イラン、イラク	(三九)

## 第十章 大陸の鐵道

第一節 大陸開發と鐵道	(四一)
第二節 各種の建設計畫	(四五)
一、孫文の一〇〇、〇〇〇哩鐵道建設計畫	(四五)
一、北京政府交通部の六大幹線建設計畫	(五五)
一、孫科の四大幹線計畫	(六一)
第三節 日本の責務	(六三)

目次

七

目次

八

## 第十一章 沿線諸國地誌

第一節 中央アジア	(六六)
第一款 總説	(六六)
第二款 新疆省	(六九)
一 概観	(七〇)
二 地勢	(七〇)
三 氣候	(七一)
四 動物植物	(七二)
五 人口	(七三)
六 民族	(七六)
七 宗教	(八二)
八 主要都市	(八三)

九	物産	.....	(一五)
十	中亞探檢隊	.....	(一九)
十一	商業	.....	(一〇一)
十二	財政	.....	(一〇六)
十三	金融	.....	(一一〇)
十四	交通	.....	(一一三)
十五	新疆省の歴史	.....	(一二七)
1	古代史	.....	(一二七)
2	近代史	.....	(一三〇)
3	現代史	.....	(一三三)
十五	新疆省の近狀	.....	(一三八)
第三款	ハミール高原	.....	(一三三)
一總	說	.....	(一三三)

目次

九

目次

一〇

二	面積及國境線	.....	(一三三)
三	氣候	.....	(一三六)
四	主要交通路	.....	(一四〇)
第二節	西アジア	.....	(一四一)
第一款	アフガニスタン	.....	(一四一)
一	地勢	.....	(一四一)
二	山脈	.....	(一四三)
三	河川及湖沼	.....	(一四三)
四	氣候	.....	(一四四)
五	人種及言語	.....	(一四五)
1	人種	.....	(一四五)
2	言語	.....	(一四七)
六	宗教及教育	.....	(一四八)

1	宗 教	.....	(二四八)
2	教 育	.....	(二四八)
七	産 業	.....	(二四八)
八	國 情	.....	(二五〇)
九	主 要 都 市	.....	(二五四)
十	財 政	.....	(二五六)
十一	國 防	.....	(二五七)
十二	商 業	.....	(二五七)
十三	交 通	.....	(二五八)
第二款 イ ラ ン			
一	總 說	.....	(二六〇)
二	地 勢	.....	(二六一)
三	氣 候	.....	(二六一)

四	人口及主要都市	.....	(二六三)
五	宗 教 及 言 語	.....	(二六四)
六	政 體	.....	(二六四)
七	交 通	.....	(二六四)
八	資 源	.....	(二六六)
九	日本との關係	.....	(二六七)
第三款 イ ラ ク			
一	總 說	.....	(二六七)
二	物 産	.....	(二六九)

## 第十二章 結 論

### 大谷光瑞師と本鐵道

本書に對する『世界の反響』.....(二七〇)

# 東京—ベルリン急行

『デイ・ツワイト』獨逸ライヘンベルグ市發行

日本とドイツを結びつける緊密な關係、防共協定により生じた協力は、東京に於て中部ヨーロッパへの直接鐵道の希望を生ぜしめた。地球の周圍に約一五、〇〇〇浬以上もの帯を結ぐ、巨大な東西樞軸の大膽な計畫は、今や東京に於ける鐵道省を忙殺せしめてゐる。日獨兩國の首都間直接鐵道路は交通技術的の進歩を示すのみでなく、又政治的見地に於ても非常に重要であらう。歐亞間の交通連絡體としてのソビエツトを驅逐しようと、この計畫された鐵道は、同時に協定した兩強國を緊密に結びつける反ボルシエヴィズム樞軸でもあらう。

東京ベルリン間の直接鐵道連絡の計畫は一體實現性があらうか？ それは疑ひのない事である。殊にこの距離の三分の二は既に鐵道交通に役立つて居る。未だ蒙古の都包頭とバグダット間の約六、〇〇〇浬に及ぶ中間部分が開拓されて居ない。大膽なる企圖に對する條件は勿論存在する、その企圖の

本書に對する『世界の反響』

三〇三

本書に對する『世界の反響』

三〇四

目的は日本に於て活氣ある反響を呼び起して居る。即ち日本は支那との交互代償を效果的に終らしめそれによつて支那の邊境に於けるソビエツトのあらゆる勢力を驅逐するのである。極東に於ける戰闘行爲の終結と共に疑ひなく生ずる日支間の協力によつてのみ條件の問題は解決されるべきである。

日本と中部ヨーロッパ間、特に東京ベルリン間の計畫された鐵道線の進路を概観すれば次の如くである。新しい反ボルシエヴィズム交通樞軸の最初の部分は既に存在して居る。それは東京と蒙古の西部にある包頭まで南滿洲鐵道の一部を以て通じてゐる。此處から更に、甘肅省の肅州を經、支那の西部新疆省へそして更にハミを經てカシユガルへと進む新しい鐵道が敷設されねばならぬ。かくて樞軸の前半は完成するであらう。それは既に述べた如くソビエツトの勢力から完全に孤立する新疆省の解放を必要とするものである。鐵道は更に此處からバミール高原を越へ、アフガニスタンとペルシヤを通りバグダットに到達しバグダット—ベルリン間の既設線に連絡すべく建設されねばならない。支那の西部地方に於ける歴大な、殆んど計り知られざる資源、就中石油、石炭、鐵鑛は新設の亞細亞急行に對して、建設及經營材料を多量に提供するであらう。

この交通樞軸の總延長は優に一五、〇〇〇浬に及んで居る。未だ開拓されない六、〇〇〇浬の建設に幾何の經費を要するかいふ觀念に到達する。それは約六年間の日數と十億圓の費用とにより成就さ

れ得るかも知れない。この事は東京に居つて快適な二階寢臺車に座せば、十日後には乗換へる事なしに、又旅券關稅の監査なしにベルリンに置かれるといふ事を意味するであらう。勿論歐亞間のこの交通するホテルは、能ふ限りの快適性をもつて裝備されるであらう。さなくともロシアの不潔性によつて完全に經濟性を失つたシベリア鐵道は、これにより歐亞間の交通から完全に驅逐されるであらう。

## 寢臺車にて東京から伯林へ

(ライプチヒ、ノイエステ、ナハリヒテン紙)

一九三九年一月二十六日所載

在東京通信員　ヴェルナー・クローム

防共協定締結以後、日本の總ての社會層の間には日本と中央歐羅巴との距離を短縮せんとする希望がめばえてゐる。コンドル號の記録飛行は、この點でも非常に深刻な影響を與へ、伯林——東京間に航空路を開設せんとする計畫がその後たえず考究されてゐる。所が、この計畫を一步とびこえて、

本書に對する『世界の反響』

三〇五

本書に對する『世界の反響』

三〇六

一つの全く新しい巨大な、西——東鐵路を建設しようといふ案が、多くの先見の明ある聰明な日本人の間に生れて來た。實にその鐵道たるや地球をとりまく帯のやうなものなのである。

在東京鐵道省の(原文には交通省とある)上官たるタカハシ・ユモト氏は一つの東京——伯林間の直通鐵道聯絡案を作成した。これは要するに、シベリヤ鐵道と平行する中央アジア鐵道なのであつてバグダッドで伯林への接續線を見出さんとするものである。現在の鐵道でつかへるものはつかひ、東京——伯林間一、五〇〇〇紵の長さであるが、新設す可き區間は「僅かに」六〇〇〇紵であつて、この建設のため、六ケ年の日子を要し、又十億圓を必要とする。

タカハシ・ユモト氏はその事務所に於て大きな世界地圖を前にして(その上には問題の豫定線が詳細に赤く示してある)説明するのであつた。氏は小柄な、エネルギーの豊富な人で額は高く、聰明な顔つきである。氏は笑つた、「君も空想的だと思ふかね。エー？」流暢な英語で、氏は始めた。「併し地圖を見給へ。御覽の通り、内蒙の包頭までは、既に鐵道ができてゐる。これは北京、天津をこえて、南滿洲鐵道と聯絡してゐる。包頭以遠肅州(甘肅省の)こえる鐵道をつくらねばならないが、此は新疆省にいたり哈密をこえてカシユガルにいたる。此が本鐵道の第一部工事である。此が全建設區間の半分にあたる。支那に新秩序が回復され、日支が協力してソ聯の影響を豊富な資源に富む新疆省か

ら驅逐してしまふ可きである事は云ふまでもない。正にその爲にこそこの鐵道は必要なのである。蓋しソ聯がこの地方で根を張つてゐられるのは、この地方が支那本土と如何なる聯絡路も持つてゐないからである。よき道路がこゝにはないのである。この新疆省は、石油、石炭、鐵鑛、等々の資源に富んでゐるが、この事は鐵道建設の爲には大變有利な條件となるだらう」と。この官吏は、結論として「日本及支那にとつては、この事が（新疆省が富んでゐるといふこと）此の鐵道の主要な建設動機となるだらう。多分十年後、旅行者は東京で寢臺車にのると十日後には伯林乃至羅馬で下車するやうになるだらう。乗換へをせず、税關手續、旅券検査等の煩はしさもなく、大きな手荷物も伯林で東京から發送したときのまゝで荷卸しされるだらう。」

こゝでこの日本人は笑つた。

「シベリヤ鐵道にも乗らずにすみ、又ロシア風な繁文縟禮にあはずに済むのであるからこの新鐵道は郵便や貨物又は旅客等にとつても非常に價値ある鐵道となるだらう。だがより重要なことはこの鐵道の政治的意義であらう。其れはアジアに於ける日本の使命にとつての最重要な神經線となるだらう。又支那の安定のための神經線ともなるだらう。特に支那の邊境地方にあつては（そこは資源にとんでゐるのに全くソ聯の支配下にある）この鐵道は政情安定のための唯一の保障となるだらう。」

本書に對する『世界の反響』

本書に對する『世界の反響』

日本でも、一部ではこの鐵道建設案を非常な熱情を以て歡迎してゐる。政治的を以て大きな困難も問題にしないわけではないやうであるが、併し、このプランの世界政治的意義が特に強調されてゐる。「防共協定」によつて一つの鐵道が地球上に出来るわけで、それは東部アジアと中歐とを、はなれ難く、結びつけ、これによつて、新しい時代を呼び來たさうとするのである。

## ソ聯の聲

グドーク（ソ聯日刊鐵道新聞、汽笛の意）

モスクワ一九三九年二月六日所載

Observer 誌の東京通信員の報告によると、日本鐵道監察官タカハシ・ユモト氏（譯者註、ドイツ新聞にもタカハシ・ユモト氏とあり）は防共鐵道案を提出し、同鐵道は、東京からバグダッド經由伯林と聯絡する事になるとの事である。

この鐵道は現在の北京——綏遠鐵道により包頭にいたり、こゝからタカハシ・ユモトの案によると、

カシガルにいたり、更にアフガニスタンの北部を通過して、バミールをバスしてバグダッドにいたる。バグダッドからはこの鐵道は現存の、或は新鐵道により、伯林まで行くといふのである。この大幹線の長さは一二、八〇〇軒。包頭とバグダッドとの間の距離（五、六〇〇軒）にはステツプあり、山嶽あり、人口の全くなき地方あり、仲々建設困難の區間である。

この提案の實現の爲には、第一に、北支に於て、日本の支配權がより強化されねばならぬ。猶、西部支那の巨大なる領地を占領せねばならぬ。又、アフガニスタンの獨立を喪失せしめねばならぬ。オプザーヴァーの記者は次の點を強張してゐる。「日本は、今でも、既に占領した北京——綏遠間の鐵道を經營する事さへ、仲々できないでゐるのである」と。

## 東京—伯林鐵道の計畫

新聞報（上海）一九三九年三月二十六日所載

日本鐵道省湯本監察官は、近時所謂東京—伯林防共鐵道なるものを計畫中といふことである。此の

本書に對する『世界の反響』

三〇九

本書に對する『世界の反響』

三一〇

鐵道は、伯林を起點とし、トルコのイスタンブール、イラクのバグダッドを經、更にイラン、アフガニスタンの兩國及び中アジア高原を通過して支那に入り、新疆の哈密、肅州、包頭、張家口を經て南滿洲鐵道に接續し、朝鮮鐵道を經由して東京に達するもので、延長約一萬五千軒、建設費約十億圓と豫定されてゐるのである。

會て露帝ニコラス二世は、七億圓の巨費を投じてシベリア大鐵道を建設し、以て歐亞間陸路交通線を打通し、大いに兩大陸間の距離を短縮せしめたものであるが、上記の計畫鐵道にしてその實現を見んか、シベリア鐵道の價値は之によつて大いに減殺されるに至るであらう。又之を政治的な觀點より見るも、之によつて日本の勢力の及ぶ處、西部アジア四國をその翼下に收め、アジアモンロー主義は僅かに南部アジアの一隅を除いて茲に殆どその完成を見るに至るであらうと考へられるのである。

他面ドイツ側に於ても、既に歐洲大戰前トルコと款を通じ、バグダッド鐵道の建設を計畫した事がある（當時イラクは尙トルコ領であつた）。その意圖する處は之によつて黒河よりベルシヤ灣に至る交通路を打通し、以て印度洋に於て英とその覇を争ふにあつたのであるが、偶々歐洲大戰勃發せるため、右計畫も挫折するの止むなきに至つた。然るに近時ヒットラー總統は前帝の遺圖を踏襲し、大ゲルマン帝國建設の企圖を貫徹せんとしてゐるのである。前記東京—伯林鐵道はその規模前記バグダッ

ド鐵道より遙に廣大にして、その實現の曉は日獨伊樞軸國家間の關係を更に緊密化するものである。之れ本計畫が當然ドイツ側の歡迎を受くべきものと考へられる所以である。

然し本計畫鐵道は當然に數ヶ國を通過する必要があるのであるが、而も此等の數國中には必ずしも本鐵道の實現を喜ばぬものもあるのである。就中トルコの如き本鐵道實現上の關鍵をなすものであるが、此の國はケマル中興後その外交政策に於ても常に自主外交を指導精神としてをり、決して前廢帝の當時とは同日の談ではないのである。且國權恢復後は國礎も大いに固まり、一意善隣政策を實行し、ソ聯に對しては密接なる友好關係を樹立してをり英佛兩國に對しても友好關係の増進に努力してゐるのである。他面西部アジアの回教諸國及び東歐バルカン諸邦との間にも孰れも不侵略條約を締結し、以て相互提携、集團安全保證政策をとつてをり、その外交上の老獪さに於ては決してソ聯にさへ劣らぬものである。例へば數ヶ月前日本駐外各公使がトルコの首都に於て會議を開催せんとした時の如き、トルコ人は即時之に對して警告を發したものであるが、これなど同國が他國の政治上の道具として利用されることを好まぬことの最も有力な證據をなすものである。然るに今やドイツの勢力は屢々として中歐に浸透し、尙極力東歐への躍進を企圖してゐるのである。かくてバルカン諸邦は今や相互の聯合によつて自存を謀るべき必要に迫られてゐるのであるが、トルコにして假に今後も從來の政

本書に對する『世界の反響』

本書に對する『世界の反響』

策に従つて進むものとすれば、英佛ソ聯及びバルカン諸邦並に西部アジア回教國の聯合戰線は、茲に忽ちにして出來上る譯で、トルコとしては一兵一彈を費すことなくして自國を磐石の安きにおくことが出来るのである。以上の情勢は、凡そ常識を具へる程の者ならば、誰しも了解し得る筈のもので、従つて、トルコがドイツの東進を歓迎し、土地を提供してまでかかる鐵道を建設させ、よつて自ら好んでドイツの包圍下に立ち、延いてはその屬領となるの窮地に陥らんとする如き政策を採らうとは考へられないのである。とすれば、前記の如き雄大なる計畫も畢竟するに甘美なる一場の夢に終る運命にあるものと見るの外ない譯である。

曾て姚文棟がその著「日本の軍事及び地理」の中に於て、日本人某の言を引用してゐるが、その某日本人の言によれば、清の康熙、乾隆兩帝の當時は、支那はその武力に於て最も強盛を極めた時期であるが、當時支那は對外的に三つの大失錯をなしてゐる。康熙がネルチンスク條約に於て露支國境を劃定するに當り、その全兵力を擧げてウラル以東を領有し得なかつたことその一であり、兆惠の新疆平定の役に於て勝に乗じて西進し、カザク及びブルト各部等を征定し、以て全中央アジアをその掌中に收むることをなし得なかつたことその二である。而してその三は乾隆の時、福康安の廓爾喀の役に於て、機に乗じて印度を掌握することを得なかつたこと之である、といふのである。以上の説は、



吾人の見る處によれば固より誇大妄想に近きものではあるが、ともあれ、之によつても日本人は冒險進取を喜ぶ國民であり、此の點に於て、平和的、穩健着實の氣風をもつ我中華民族とは大いにその趣を異にするものであることを知り得るのである。上記東京―伯林鐵道の計畫の如きも、畢竟するに日本人のかくの如き特性の一表現と見るべきか？ともあれ、我々隣邦國民としては、かかる計畫に對しては慎重に對處し、決してその大言壯語を嗤ふ如きことあつてはならないのである。

## 日本新鐵道建設か

—防 共 鐵 道—

英國オヴザーバー (一九三九年一月二十一日所載)

〔本紙東京特派員發〕

東京伯林間を結び、シベリヤ鐵道と併行する亞細亞橫斷『防共鐵道』こそは、最近日本鐵道省監察官湯本昇氏に依つて提唱された大計畫である。

本書に對する『世界の反響』

三一三

本書に對する『世界の反響』

三一三

兩首都間の陸上距離は八千哩を超える、然し伯林―バグダッド間及び東京―包頭(京綏線西部終點)間には既に鐵道が敷設されてゐる。従つて問題は、バグダッド―包頭間三千五百哩の間隙を繋ぐことである。

本書に對する『世界の反響』

三一四

防共鐵道は先づ新疆省喀什噶爾迄建設されるであらう、そこからバミル高原とペルシヤを避けて、アフガニスタンの比較的平坦な北部を横斷してバグダッドに至るであらう。新疆省は廣大にしてしかも餘り知られて居ず、未開拓の石油及鑛物の資源が多量に存するとの考へから、該地方への鐵道は、經濟的に理由があると云ふのである。かかる鐵道は、しかし北支に於ける日本軍の占據地域が遙かに西進した曉に始めて着手し得られるであらう。現在では包頭から餘り延長してゐない。

ソ聯は、既に優勢なる政治的地位を新疆に獲得して居り、ウルムチ蘭州(甘肅州首府)間の道路は、粗惡乍ら、蔣政權にとり、重要な供給ルートである。

斯くて、かなり廣範圍な攻略の計畫は、亞細亞橫斷鐵道の實現にとつて、先決要件と考へられるのである。

昭和十四年九月廿五日印刷  
昭和十四年十月五日發行

中央アシア横断鐵道建設論  
定價金參圓五拾錢



著者 湯本昇

神奈川縣逗子町新宿二二八番地

發行者 中尾健

東京市蒲田區久ヶ原一四八番地

印刷者 野見山恭行

東京市神田區神保町二ノ三〇

發行所 東亞交通社

東京市神田區駿河臺二丁目四番地

電話 神田(25)〇五一八番  
振替口座東京一四八九〇九番

日知インキル研究会

刊

刊

刊

刊

東京市神田區道玄坂二丁目十二番地  
電話東京(0)四九六一九二一一