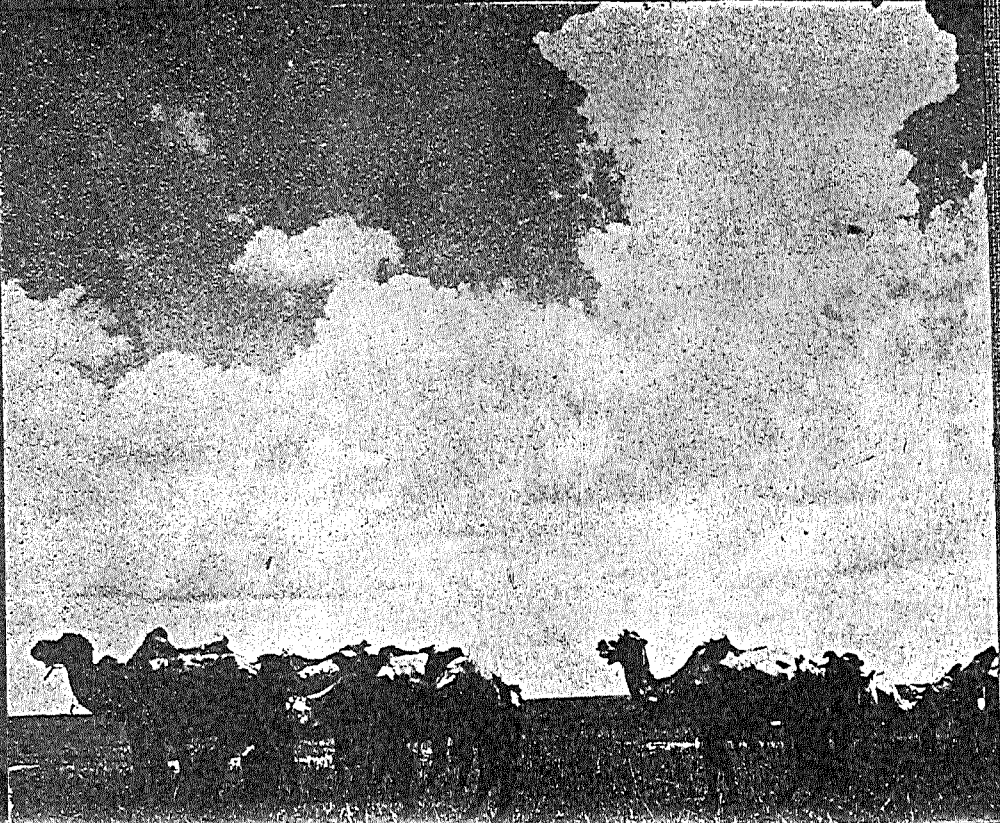


932

475

# 道鐵斷橫亞細亞央中

會協道鐵國帝



# 中央亞細亞橫斷鐵道概要

## 目次

〔表紙寫眞ハ華北交通株式會社提供〕

中央亞細亞橫斷鐵道概要圖……………

(頁)  
卷頭

八田鐵道大臣の賛辭……………

第一 中央亞細亞橫斷鐵道調查部設置の趣意……………

第二 調查部發會式に於ける會長及部長の挨拶……………

イ 帝國鐵道協會と中央亞細亞橫斷鐵道調查部

帝國鐵道協會  
調查會々々長

子爵 井上 匡 四郎

ロ 中央亞細亞橫斷鐵道建設の必要

中央亞細亞橫斷  
鐵道調查部々々長

男爵 久保田 敬一

第三 中央亞細亞橫斷鐵道に關する識者の意見……………

イ 建設計畫と其の意義

三信鐵道株式會  
社 專務取締役

湯 本 昇

ロ 軌條・車輛の構造

元鐵道次官  
工學博士

久保田 敬一



ハ 天山南路の資源	本 願 寺 渡 邊 哲 信
ニ 文化的意義	太 平 洋 協 會 常 務 理 事 會 笠 間 杲 雄
ホ 念願パミール横斷	南 滿 洲 鐵 道 株 式 會 社 總 裁 大 村 卓 一
ヘ 本計畫と小生	滿 洲 中 央 銀 行 監 事 丁 士 源

第四 亞歐連絡記事拔萃

イ 世界の屋根	G. L. フエーブル著 亞細亞大陸横斷記より
ロ 世界の屋根への最初の攻撃	ガープレンツ著 パミール翺破より
ハ 歐亞連絡鐵道計畫	大 谷 光 瑞 著 大谷光瑞興亞計畫より
ニ 中央亞細亞横斷鐵道を開設せよ	山 本 条 太 郎 論 策 より

第五 關係地域探險者其他一覽	四
第六 中央亞細亞横斷鐵道調查部内規	四
第七 亞歐連絡南方ルートの調査に就て	五
第八 中央亞細亞横斷鐵道調查部委員、幹事一覽	五

「附」帝國鐵道協會事業其他概要

## 八田鐵道大臣の贅辭

曠古の大東亞戰爭の必勝を期し總力を擧げて邁進しつゝあるの秋、施策を要すべきもの眞に枚擧に遑あらずと雖も、戦果日に南方諸地域に擴大するに伴ひ、諸施策の計畫遂行上の動脈たるべき交通の重要性愈加重されつゝある現段階に於ては、交通界の責務益重且大なるものあるは言を俟たず。

特に大東亞共榮圏の確立將に緒に就かんとする際に當り、之が達成促進乃至向後の方策樹立の觀點よりしても、我が鐵道の如き一單に局部的交通機關たるの使命に止ることなく、或は隣邦大陸鐵道との密接なる關聯の増進、或は共榮圏内の西南方其の他の地域に進出して多分に國際的意義を有するに至るべきは必然的趨勢なりと思意す。

斯る時に當り過般帝國鐵道協會に於て支那より中央亞細亞地域を経て歐亞を連絡せしめんとする所謂中央亞細亞橫斷鐵道の建設計畫に關し同會調査會の一部に調査研究機關を設置せしことは誠に時機を得たる企圖なりと信じ滿腔の賛意を表すと共に歡喜措かざるところなり。素より、斯の如き鐵道の建設計畫に關する調査研究に限らず凡て基礎的攻究審議は、廣汎多岐且詳細に互り、之を行ふ必要あるが故に、一朝一夕にして宜く成果を得ること至難なるは豫想に難からずと雖も、幸ひにして、之に携る諸士は、各部門に於ける官民權威者を網羅し居れるを以て、國家的大事業として目せらるべき右鐵道建設計畫に關する論議檢討に就ては、諸士の今後に於ける格段の努力により、偉大なる成果を擧げらるゝことを期待すると同時に、交通界の爲將亦國威宣揚の爲に一層の寄與あらんことを衷心より希求して已まざる次第なり。



## 第一 中央亞細亞橫斷鐵道調査部設置の趣意

茲に謂ふ中央亞細亞橫斷鐵道とは大體支那綏遠省包頭或は陝西省西安を起點とし甘肅省甘州、新疆省ヘミ、トロハン、カシガル等を経てアフガニスタンの首都カブール、イランの首都テヘランを過ぎイラクのバグダットに接続せしめむとする延々七千餘料に及ぶ鐵道なり。

勿論本鐵道の詳細に就ては慎重研究を要する點不尠、延いて之が具體化に就ても今茲に豫斷を許さざるは言を俟たざる處なれども本鐵道建設計畫の意義を考察するときは其の重要性看過すべからざるものあり。

即ち其の第一は本鐵道建設計畫の地域乃至經過地點等より觀るに東亞と西歐とを陸路により連絡することに依り其の距離を短縮し東西文化の交流は固より平和促進に資すること尠からざるべく、<sup>①</sup>第二に北より南に延びんとする蘇聯邦の計畫にかゝる數線の赤色ルート<sup>②</sup>を東西の線にて遮斷することに依り防共鐵道の使命を果すべく、第三は會つては歐亞兩大陸の中間に位しサラセン文化を誇りし回教徒を世界交通線上に更生せしむべき宗教的價値ある鐵道とも稱し得べし。第四には交通機關本來の重要眼目たる開拓鐵道たる點にあり即ち本鐵道建設計畫の沿線は世界に於て最も文化遅れ未開發の資源豊富なるべしと推測せられ居る地域なるを以て文化の向上資源の開發に寄與するところ蓋し尠からざるものあるべし。

斯の如く凡ゆる觀點より重要意義を有し特に變轉極りなき國際情勢を想ふ時東亞共榮圈確立上の交通動脈の一部

としても其の重要性大なるものありと謂はざる可からず。

故に本鐵道の建設計畫は識者の關心を集め輿論亦擡頭するところありしが特に近來に至り本鐵道建設計畫の地域に密接なる關係を有する華北交通會社關係者を初めとし其の他識者間に於ても之が建設計畫の緊要事なるを認むるに至り今回一部會員よりの要請もあり旁本會としても敍上の如く重要意義あるものなるに鑑み亞細亞政策の達成、我國の勢力擴大、資源の開發等の見地より本鐵道建設計畫に關し調査研究を行ふは國策遂行に寄與するところあるべきものと認めたるを以て本會調査會臨時部（會則第一條第二項參照）に中央亞細亞橫斷鐵道調査部を設置し本鐵道の建設計畫に關する各種調査研究を行はんとする次第なり。



## 第二 調査部發會式に於ける會長及部長の挨拶

### イ 帝國鐵道協會と中央亞細亞橫斷鐵道調査部

帝國鐵道協會  
調査會々長 子爵 井上 匡 四郎

一言御挨拶を申述べます。

今回本會調査會の一部門に中央亞細亞橫斷鐵道調査部を設置致しまして各位に御盡力を御願ひ致しました處、公私格別御多端の折柄にも拘らず御快諾下さいましたことを厚く御禮申し上げます。

御蔭を以て本調査部の陣容も一先づ整ひましたので本日は初會議議旁御高話を拜聽致し度いと存じまして御案内申上げた次第であります。御繁忙中御繰合せ御出席下さいまして誠に光榮に存じます。

御承知の通り本會は創立後四十五年の歴史を有するのであります。其の目的とする交通事業並に之に關聯せる諸事業の改良進歩に資する爲に種々の事業を爲し官民當路の御役に立つたことも尠くない様に存じますが、先年本會の機能を刷新強化し、特に調査會制度を確立整備し交通業務刷新部、都市交通統制部、交通政策部、國際交通部等を常置したる外臨時調査部を設け交通問題各般に關し國策的觀點より調査研究を行つて居るのであります。最近に於きましても都市交通統制部に於ける「東京地方ノ高速度交通機關整備擴充ニ關スル調査」或は國際交通部に於ける「日本ヲ中心トスル國際交通整備擴充ニ關スル調査」の如き調査書の作成完了を見て居る様な次第であります。是等研究の成果は時局下多事多端なる我國の交通界に寄與するところ尠くないものと信じて居る次第で御座います。

次に今回御盡力を願ふことになりました中央亞細亞橫斷鐵道調査部であります。之が設立趣旨に就きましては御委囑に際し簡單ながら趣意書を差上げ御覽を願つて置きました通りであります。又調査研究方針等に就きましては本調査部の部長を御願ひ致しました久保田敬一君より後程御話願ひ度いと思ひますので、是等の點に就ては私より申上ぐることを差控へますが、此の鐵道の建設計畫の如きは現今の我國の國際的地位等の觀點より當然検討を要するものと認むる次第であります。何分世紀的の事業とも申すべきものであります。故に調査研究に當りましては種々困難な問題に遭遇することを豫期せねばならぬのであります。従ひまして各位の並々ならぬ御努力に待つべきもの多大なものと存じますが何卒此の點御諒承下さいまして、本調査部の企圖致しまする處の目的完遂の爲に絶大の御援助を賜はらんことを重々御願申上げまして御挨拶に代へる次第で御座います。

### ロ 中央亞細亞橫斷鐵道建設の必要

中央亞細亞橫斷  
鐵道調査部々長 男爵 久保田 敬一

會長から部長に指名せられましたので一言御挨拶申し上げます。



中央亞細亞橫斷鐵道建設の必要に就きましては唯今會長からの御説明の本調査部設立の趣旨竝に曩に協會から配布した趣意書等に依つて略御諒解のことゝは存じますが尙此の機會に於て一、二私から蛇足を加へるのも全く無駄ではなからうと思ふのであります。

皆様御承知の様に現在歐亞の二大陸を結ぶ陸上交通路としては僅に朝北無人の野を行くシベリヤ鐵道が一本ある丈であります。東西兩文明の交流路として將亦太平洋と大西洋の連絡路としては之は余りに貧弱と謂はなければなりません。

歐亞兩大陸に比して其の面積に於て二分の一に、其の人口に於て九分の一に足りない北アメリカには太平洋、大西洋を結ぶ十箇の橫斷鐵道の存するを思へば歐亞兩大陸を結ぶ橫斷鐵道は二十箇あつても尙足れりとすべきでないにシベリヤ鐵道一本とは誠に情ない次第であります。

斯様に歐亞兩大陸の間に於ては之を結ぶ交通路の數に於て不足を感じるのみならず其の僅に存するシベリヤ鐵道も亦遺憾なことには全部露領を通過して居るのであります。之は其の國柄から謂つても常時交通機關として適當でなく又現在に於ても實際に不便利であることは周知の事實で私が今更茲に説明するを要さない處であります。

斯様な次第でありまして日本としては露領を通過せず又出來得ることなら英領にも觸れずに行く處の歐亞連絡鐵道の建設を必要とするのであります。

幸に中央亞細亞を橫斷する時は露領も通らず又英領も通らずに行く日本の註文通りの鐵道の建設も可能なので大いに研究の必要があらうと存するのであります。

惟ふに中央亞細亞は其の地形上東洋と西洋の中間に位し地形上自然に東西交通の要衝に當つて居るのみならず又實際に歴史上東西兩文明を繋ぐ交通路としての役目を永い間果して來たのであります。西曆紀元前何世紀と謂ふ昔から支那の絹がギリシヤ、ローマへ流れて行つた道は誠に此の中央亞細亞經由の道でありまして西人呼んで絹の路(シルクロード)と謂ふは實に此の中央亞細亞の路に外ならないのであります。

絹の路は其の後玄奘三藏、法顯三藏等の支那の高僧知識に依つて踏破せられたるのみならずマルコポーロに依つて探險せられてはアメリカ大陸發見の機縁となる等東西文化の交流進歩に著るしき貢獻を爲しつゝ近時迄天下の大道として殷盛を極めて居た歴史のものであります。其の後印度洋航路の發見、シベリヤ鐵道の建設等に依り駱駝、馬等を交通要具とする中央亞細亞の交通路は蒸氣、電氣等の機械力を應用する汽船、汽車等の文明の利器に其の優位を奪はれ終に廢墟と化して今日に至つたのであります。

即ち此處に鐵道を建設するのは地理的に自然の道路であり歴史的には東西文明の交流路である所謂絹の道を復活するものであります。

斯様に本鐵道の建設は第一には歐亞兩大陸を結ぶ最短經路である自然の大道の復活で東西文明の交流に一大進歩を劃するものであるのみならず、第二には本鐵道の沿線は世界の資源地帯であつて特に新疆省に於ける石油、金、銅、石炭、鐵等の地下埋藏資源は計り知るべからざるものがあり是等世に隠れたる世界的寶庫は本鐵道の建設に依つて其の開發の鍵を與へられることゝなるのであります。

又本鐵道の沿線は世界有数の人口稀薄地帯であります。本鐵道の建設に依つて是等の地帯は資源開發と相俟つて

過剩人口の捌け口として好箇の植民地を提供するものであります。

第三に本鐵道の沿線は起點から終點迄徹頭徹尾回教徒の住居地帯であつて孤立無援暗黒の中に泣いて居る彼等に大なる光明を與へるものであつて近來我國に於ても回教徒對策の必要が漸く朝野の間に叫ばれる様になつて參りましたが回教徒の救済には蓋し本鐵道の如く打つて付けのものはないのであります。

第四に本鐵道は北より南に延びんとする共產黨勢力を中途に於て遮斷し所謂防共の役を果し得るのであります。斯様に東西文化史上より觀て又經濟上の觀點よりして又世界政策上より觀て有意義の交通路建設は曾つて無く其の交通史上に於ける價値は曾つてのメズ運河の開鑿乃至パナマ運河の建設を遙に凌駕するものであつて之は誠に大東亞建設を目標に進む我大日本帝國の事業として最も相應しきものと云ふべきであります。

世界最初の鐵道が開通してより茲に百餘年此の間鐵道の建設せらるゝこと實に百二十五萬軒地球上の各方面に種々の鐵道が敷設せられたのであるが未だ曾つて本鐵道の如く重要な鐵道のあつたことを聞かないのであります。即ち本鐵道の前に本鐵道無く又本鐵道の後に本鐵道無しと云ふも過言ではないのであります。

斯の如き重要な鐵道に對して世間には之が規模の餘りに大なる爲稍もすれば之を夢扱ひにして葬り去らうとするものゝ未だ尠くないことは誠に遺憾とする處であります。

然るに鐵道協會に於ては此處に見る處あり之が調査部を今回設置されたことは誠に時宜を得たるものと云ふべきであります。私も部長を承りましたに就ては殫身の努力を捧げて之が調査の完遂を期し度いと思ふ次第であります。

本調査部は曩に會長より委員、幹事を御委囑申上げ更に調査研究の促進を圖る爲第一、第二、第三の分科を設置致しました關係上夫々の分科の擔任を私より御願ひ申上げた次第であります。是等の詳細に就ては御手許に差上げました名簿で御承知を願ひます。

公私御多忙の際誠に恐縮の次第ではあります。此の世界的大事業完遂の爲何卒皆様の御盡力を願ひ度いと思ひます。

之を以つて私の御挨拶を終り度いと考へます。





## 第三 中央亞細亞橫斷鐵道に關する識者の意見

### イ 建設計畫と其の意義

(昭和十四年九月六日 A.K. よりの放送抜修)

三信鐵道株式會社  
專務取締役

湯

本

昇

中央アジア横斷鐵道建設計畫などと謂へば突飛の話と思はれ又夢物語りの様に考へる人もあらうが、之は決して私一人の發明でも發見でもなく實は昔より孫文や獨逸のカイザー等に依り考へられたもので此の鐵道建設の必要性が今日程痛切に感じられることは曾つてないのである。

周知の如く現在東西兩文明の接近結合の具體的方法としては海にスエズ及アメリカ經由、陸にシベリア經由の交通路があるが海上に於ける交通は近時米英に於ける利己的統制主義に依り多少の障害を受けつゝありとは謂へ尙意とするに足らざる程度なるが此の外面的海上交通に比し遙に重要な内面的陸上交通の唯一の連絡機關たるシベリア鐵道は赤露の出現に依り今や殆ど交通杜絶の状態に陥り東西兩文明の接近は著るしく阻害され世界の文化は危殆に頻して來た。

十九世紀末に至つて初めて脚光を浴び世界の舞臺に登場し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ではなければ

ならない。日本は此の目的達成の爲には勇躍して邁進すべきで、其の一としてシベリア鐵道の對抗線中央アジア横斷鐵道を建設すべきことを私は主張するものである。

而して私の主張する此の鐵道は支那の京包線の終點即ち蒙疆地區の包頭又は隴海線の西安を起點とし甘肅省の甘州、新疆省の哈密、庫車、カシガル、タシクルガン、即ち所謂天山南路を經由シバミール高原を横斷シアフガニスタンの東方へ帶狀に突出せるワヘン峽谷を縦斷シアフガニスタンの首都カブールに出で夫れよりベルシア即ちイランの首都テヘランに抜け、イラクの首都バグダッドに達し此處に於て所謂バグダッド鐵道に結び東京と伯林又は巴里を連絡せしむるもので建設區間は包頭バグダッド間約八千キロ其の建設費は十二億を以て充分とする。

然して之が完成の際に東京伯林間一萬七千軒を最新式の機關車を以て運行するときは十日を以て突破するは決して困難でなく現在の東京伯林間シベリア經由十四日、スエズ經由四十二日、アメリカ經由二十四日に比し著るしき進歩であり以て世界交通界に一大新紀元を劃するものと謂ひ得るのである。

ロシアは世界赤化の目的を以てトルク・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、其の他等々從來の傳統政策たる海へ而して南へと目指す鐵道、道路等の建設に邁進し來つたが此のロシアの南進赤色ルートを中心アジアに於て東西より切斷し其の南下の野心を粉碎せんとする處のものが此の中央アジア横斷鐵道である。而して此の鐵道の沿線一帯が共產主義と俱に天を戴かざる回教徒の擴布地帯であることは誠に愉快なる配在の妙と謂ふべきである。

レーニンが宗教は阿片なりと謂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之を迫害した。

而して此の共產主義の宗教彈壓に依り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に非ずして寧ろ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ざる回教徒であつたのである。

ロシアに於ける回教徒の分布は中央アジアに約一千六百萬、コーカサス及歐羅巴ロシアに約六百三十萬、合計一千二百萬であるが是等回教徒は信仰の自由を得べくソ聯の重壓に抗して屢々叛亂を起し獨立を圖つたのであるが微力其の目的を達し難く未だ徒らに壓政の下に慟哭して居るのである。

斯の如く共產主義と回教徒とは氷炭相容れざるの存在なるが其の回教徒の所在は滿洲、新疆、中央アジア、西亞及バルカン諸邦とソ聯邦の兩國境を縫つて西走し其の總數一億八千萬に達し正に全世界回教徒三億二千萬人の過半數を占め以て宛然共產主義の南下に對する自然の堤防を爲す觀があり従つて此の堤防傳ひに建設せんとする中

央アジア横斷鐵道之を私は呼んで防共鐵道と稱するものである。  
斯く宿命的に防共的なる彼等回教徒は常に白人の迫害と闘ひつゝ其の大部分がアジア民族なるが故に日本を憧憬し信頼するは當然にして日本が大陸に進出し世界政策を行ふ際に於ては是等回教徒に對する問題は最先に取上ぐるを要する喫緊事なるが私は必ずや此の鐵道が其の際に於ける彼等と日本とを結び付くる役目を果すものなることを堅く信するのである。

古來支那には四種の東西交通の要路があつたが其の第一は海路、第二は雲南からのビルマ路、第三は天山路で新疆省の天山路脈の北を通り西方へ通ずるもの、第四は天山南路で天山山脈の南を通りバミール高原を過ぎ西方諸國に通ずるものであつた。

而して以上四種の要路中天山路は支那に於て最も早く開け又最も重要な交通路であつた。

即ち支那の特産物である絹は初め西洋に無く支那のみに産出したが、其の初めて西洋に傳はるや非常に珍重せられ絹一斤と黄金一斤と交換せられたと謂はれ此の絹がギリシヤ、ローマへ輸出せられたのは此の天山南路經由であり又同じく支那の特産物であつた玉が西洋に行つたのも亦此の天山南路經由であつた。

印度に起つた佛教が最初支那に傳つたのは決して海路經由でも亦雲南ビルマ經由でもなく實に此の天山南路經由であつて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して居り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であつた。

又其の東洋見聞録がコロンブスを刺戟し遂にアメリカ大陸を發見せしむるに至つたと謂はれるマルコポーロの旅行も亦天山南路經由にして其の他景教と謂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に外ならなかつた。

斯様に古より天山南路は東西の文化交流路として使用せられたが未だ會つて英雄征覇の軍道として使用せられたことがないのである。即ち成吉思汗、フラীগ、チムール等中央アジアを横斷して東西に馳驅した往昔の英雄は尠くなかつたが、是等は悉く天山北路を使用したのであるが私が鐵道を計畫した天山南路ワヘン峡谷は全く經由しなかつたのである。

故に天山南路は古く絹街道、玉街道であり、又佛教使節街道、文化街道であり而して世界平和の大道であつたのである。



前述の如く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因ると謂ふの外はないのである。

即ち汽車、汽船の發明に依り印度洋航路が開けシベリア鐵道が敷設せられたるが爲駱駝、馬を唯一の交通具とする中央アジアの交通路は地理的には假令夫れが東西交通の要衝なりとは謂へ到底印度洋、シベリアの比に非ずして俄然東西交通の要路としての地位より顛落し終つたのである。

然し元來が印度洋航路は歐洲諸國が東洋征覇の目的の爲に、又シベリア鐵道はザールが東洋民族征服の爲に敷設したもので夫れは何れも霸道なりと謂ひ得るが之に反し天山南路は歴史的に觀て全くの文化道路であり、世界平和の大道であり又所謂王道なのである。

今世界の平和が亂れ人類が徒らに抗爭に寧日なきは霸道の交通のみ盛にして平和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と同時に世界平和への道は唯王道たる天山南路ヲヘン經由の本鐵道建設あるのみと主張するものである。

而して中央アジアは斯様に地理的に又歴史的に觀て東西交通の要衝に當るのみならず實に世界稀れに見る豊富な資源地帯なることは既に周知の事實なるが故に、茲に詳説するを省略するが要するに本鐵道の建設に依り此の地帯の眠れる資源開發に多大なる寄與を爲し、以て世界の資材をより豊富にし人類の物質生活を幸福にすることは言を俟たぬ處である。

以上述ぶる處に依り本鐵道が如何に重要な意義は有するものなるかは察知し得べき處にして即ち本鐵道は第一には東西文化交流鐵道と、第二には世界平和鐵道と、第三には防共鐵道と、第四には回教鐵道と而して第五には資源開發鐵道とも稱すべきものである。

斯様に種々の觀點より重要意義を有する鐵道は有史以來未だ曾つて其の例を見ざる處にして、彼のシベリア鐵道の如き湖北無人の野を行く貧弱なる鐵道とは到底比較すべくもなく其の實現は寧ろシベリア鐵道より遙かに先行されて然るべきものであつたと謂ふべきである。然るに何故今日に至るまで放置されたか。夫れは第一に此の沿線諸國が無力にして自力に依り之を建設爲し得なかつたことが重要な原因であつたことは論を俟たぬが其の他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するものと懸念された爲であらうが決して然らずである。建設費に就ては前述の如く十二億圓程度の資金で足りるのであつて、此の有意義の鐵道建設の爲に此の程度の醵金が不可能な理由はない。現在なれば日本一國のみで充分負擔爲し得る程度のものである。

第二に技術的に觀て不可能とされたのであらうがバミール高原を除く他は工事もさして難事とは思はれず又バミール高原と雖も相當困難とは謂へ今日の工事技術上決して不可能ではないと信ずる。

斯く本鐵道の建設が資金並に技術上の觀點より不可能ならずとせば何故今日迄實現しなかつたか結局之が理由を政治上に求める外はないであらう。即ち第一には沿線國家が強國の勢力侵入を嫌ひ他國の資本に依る鐵道の建設を好まざりしこと。第二には列強が互に牽制しあひ他國の建設を妨害せしこと等の政治的理由が障害となつて居た爲である。

然るに現今國際情勢の變轉もとより逆轉すべからずと雖も此の政治的理由は近來頗に稀薄となりつゝあるは周知

の通りであり國威の伸張に伴ひ深く意に介するの要なきものと思はるゝに至つた。

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の主なるものは畢竟其の目的が侵略的にして其の方法が排他的であつたことに基因するが私の計畫する本鐵道建設の目的は前述の如く全く東西文化の交流、防共、回教徒救済、沿線開拓にあり世界の文化を向上せしめ世界平和に貢獻せんとするに外ならぬが故に日本が之を建設するに當り敢て他を排斥し之を獨占せんとするの意圖を有たず各國の來り協力することを拒むが如きことなく寧ろ此の意圖と目的とをよく關係諸國に周知せしむる爲に或は箇々に或は場合に依り國際會議を開催し之を了解せしむる等の方策を採り本鐵道の建設を促進せしむれば之が實現は疑の餘地なきものと信する。

斯く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らば何れの國が果して之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に正に世界平和の敵、文化の敵なりと斷言せざるを得ない。

## 口 軌條・車輛の構造

〔昭和十六年十一月十一日附東京日日新聞所載〕

元鐵道次官 工學博士 久保田敬一

現在わが國の列車速度は東京、下關間千キロを十八時間半で走る特急「富士」でも時速は約六十キロであるが、

外國には百キロ以上出す列車は少くない。現に東海道新幹線の如きも時速百五十キロを目標にしてゐるやうであるから今回われ々の同志が計畫した中央アジア橫斷鐵道の如き、今後數十年後に實現するに際しては、東京、ベルリン或はパリ間を一週間に以て到達し得べき事は疑を容れない所である。

シベリヤ鐵道の如きソ聯領内のみを通る鐵道ですら最初の計畫以來約一世紀を経過して漸く完成したのであるから、本鐵道の如く數國に跨り、國際關係錯雜せるところでは急速なる實現は困難で先づ早くも二、三十年以内に完成することは望めないと思はれる。従つて本鐵道の技術上の計畫においても數十年後の發達を見越してこれに對應する所産を採る必要があるのである。今日現在の二本の軌條の上を列車が走る態形が數十年後にそのまま残されるか否かは第一の疑問である。筆者の考へを以てすれば速度の昂上に従つて安定の關係から支點を多くすることが必要となり、二百キロ、三百キロの時速を出すためには上下左右に支點を有する形が要求せられ、結局彈丸が砲身を通ると同様の形となり、文字通りの「彈丸列車」を現出するものと豫想される。殊に本鐵道が必然的に通過すべき沙漠地帯においては現在の露出線路は不適當で、必ず隧洞同様の構造が要求されると思はれる。

列車の保安裝置においては現在の危險信號を機關手が目で見て手で制御するやうな事は今日においてもすでに時代遅れで、信號機等を全廢して列車が危險區域に入る時は、自動的に制御せられるやうな裝置をなすべきで、本鐵道完成の頃においては機關手は單に機械の監守係としてのみ存し、列車の運轉はすべて自動的にせらるゝやうになるのではないかとさへも考へられる。

従つて車輛の構造等も今日においては殆ど想像もつかぬ變化を見るべく、第一速度の極めて大なるため密閉式車



朝日新聞  
1916-11月記事

窓を必要とし、また「パミール」高原の「ワフシル」峠の頂上においては標高五千米突（富士山より高きこと四千呎）の氷河地帯を通過する關係上極端なる寒氣及び稀薄なる空氣に對する設備を要すべく強ていへば飛行機の客室のやうなものとなる可能性が多い。

今回鐵道協會に設置された調査會には各方面の權威者を網羅してゐるのでこれ等の點については専門的に調査研究を進めたいと思つてゐるのであるが、今日においてその結果を豫想するのは恰も鐵道の未來記を語るやうなもので世間には或は夢物語と思はれるやうな事柄が實際に現出する可能性が多く、斯かる研究調査は本鐵道計畫の副産物として今後の交通運輸界に貢獻する所尠くないであらうと信ずるのである。

## ハ 天山南路の資源

〔昭和十六年十一月十二日附東京日日新聞所載〕

本 願 寺 渡 邊 哲 信

新疆省のタクラマカン大沙漠は一種の怪漠で色々の意味で研究を要するものであるが、地質學者の説によれば太古には内海であつたさうで、現に私共が喀什に滞在中獨逸の若い二名の地質探險學者に出會つた時、彼等は天山山脈中の岩層から貝殻の化石を鑿出して所持して居た。其水はシベリアを通過して北海に注がれたと想像され現に天山南路に沿うて流れるタリム河に棲むベラクと稱する魚は鮭の末裔だとのことだ。

その形骸誠に鮭に類似した遅鈍の魚で、誰でも手掴みすることが出来るがその味は甚だしく不味だ。新疆が鑛物資源に富んでゐるは事實で、庫車の北方カインといふ村の川には石油が流れて居り、その邊の山には銅鑛が有り庫車の土人一富豪が製銅事業を經營してゐる。その産額などは外國人の親観を恐れて話してくれぬ。しかも彼等は有り餘る石炭を用ひて熔鑛爐を作ること知らぬから値段の高い木炭を使用してゐる。新疆では河水は泥水、山は禿山とは山河に對する常識であり木炭使用は非常に高價につくのである。

またカインの近傍には明礬や硫黄を産する山があり、硫黄は山中黄色の煙を立て、燻つてゐる。夜間は焰を揚げ、てゐるのでこれを火山と稱した支那詩人もゐる。石油もその後英國が五ヶ所の石油發掘利権を獲得したと傳へられた。勿論ソ聯が英國に先立つて獲得したのもあらうから石油の埋藏個所は相當數あるものと想像出来る。この外ケリヤ地方にアルチン・タツグの金は狸掘りでこれをカラコラム・パス一萬九千呎を山越して孟買に持行きなほ二割以上の利益あるとのことである。

その後私は北京でトルホト王爺に遇うた時、王は其所領が新疆北部にあるので、部下の人民數十を天山南路に派遣し、常に天山南路の貴重資源を探索せしめ居つた人で、私と協同出資して再度の探險旅行を懲憑したことがあつた。王の話にルビーやエメラルドは兩手で掬ひ取るほどのところも調べてあるとのことであつた。

私ども約一萬七千呎のカンダル・パスを越えた時は犂牛に乗りサラフシヤン河を渡るときは駱駝に騎り、その他は馬で通したが、ウツシュ・トルバンから喀什へ行く天山山中約一週間の旅行ほど愉快のものは無かつた。山上數十の騎馬のキルギス族に送られ途中でまた數十のキルギス騎馬に迎へられ、横隊で山道を馳驅する豪快さは忘れる



こと出来ぬ。彼等の幕舎に泊り、一頭或は二頭の羊を屠つてポロ(羊飯)を喫す。正にこれ王侯の道行である。本國で方丈の寓居に跼蹐し生活苦を滿喫せんより寧ろ彼等民族中の王侯たらんこと丈夫の本懐と想うたことであつた。されど春季の黒飜(カフン)が襲ひ來り天地晦冥沙風暴威を揮ふ時は復前志を飜すこととなる。要するに沙漠は紫一種の魅力を持するもので、埃及ナイル河に近づく沙漠は陽氣な挑發的魅力を有するが、タクラマカンのそれは陰性の幽玄的魅力を持つて居る。日本の文學や映畫が沙漠に題材を採つた作品がないことは誠に物淋しい感がある。

## 二 文化的意義

〔昭和十六年十一月十三日附東京日日新聞所載〕

太平洋協會  
常務理事 笠間 杲雄

世界の文明は地中海に發して、大西洋から太平洋へと中心を移しつゝある。しかして大西洋の文明時代に先だつて、地中海文明が極東に傳へられたのは、正しく中央アジアの横断によつたのである。この意味で支那の絹を西域に運んだ所謂ヴィア・セリカ(絹の道)は東西文化の交通路であり、中央アジアは世界文明の十字路であつた。日本の上代文化が如何にこの横断路に負ふところの多いかは餘りにも明白である。日本に教へた唐の文明が西域を通じてビザンツやイランの文明を攝取し、支那は西アジアに絹や陶器や繪畫を興へたのみならず、法顯三藏や玄奘三藏がこの道を通じて佛典を招來し、極東に精神の糧を運んで呉れた。景教や回教もこの道を経て來た。日本に

ある推古以來の佛教美術の典型と稱せられる所謂グレコ・イラン式の佛像などは、如實にこの横断路のお蔭を蒙つたものであり、我が國粹音樂に用ひられる樂器の殆ど全部が、西域を通じて遙か西方から來たものなることも疑ひを容れない。雅樂の大食調はその名稱から支那人の所謂大食(アラビヤ)を指してゐる。

曾て在本邦のイラン公使を案内して正倉院の御物を拜觀したことがある。このイランの外交官は、事毎に自らの眼を疑ふほど驚いたのであつた。彼はこれを日本上代のもつと考へる前に、イラン國又はイラン式の上代工藝美術の展覧と考へざるを得なかつたのである。

絹の道に鐵道を敷いて、上代文化の負ひ目を返すのは正に現代アジアの第一國たる日本の任務である。この黄色ルートたり、回教ルートたる中亞横断路は赤色共產國をも有色人抑壓の大英帝國をも通過しない點で、世界にパックス・アジアテイカ(アジアの平和)を興へ、瞑想と反省に根ざす東洋的理想主義を以て廢額と戰禍とで再び暗黒となりつゝある西歐に光を興へる歴史的文化的使命を持つてゐる。然してこの横断鐵道を完成して、海の太平洋時代と相呼應して、陸に東西文化融合の上に築き上げられるアジア文明時代を現然することがアジア民族の盟主たる日本の天與の大使命であらねばならぬ。

## ホ念願バミール横斷

〔昭和十六年十一月五日附滿洲日日新聞所載〕

南滿洲鐵道株式  
會社總裁

大村卓一

「東京、ベルリン間直通急行列車を走らせる大計畫が愈々鐵道協會の手でその緒につくこととなつたが同調査會委員大村滿鐵總裁は四日「發表になつたね、これで私の希望が一步前進したわけだ」と左の如く語つた。」

これは何時完成するか、また誰がこの大事業をやり遂げるかといふ問題ではない、私は豫てから懸案としてゐたことで驚くほどのものではない、このルートはマルコポーロ、元の時代陸路開發の王者とされたアラビア人隊商の貿易ルートで鐵道のない時代から活用されてゐたものであつて、世界情勢の混沌たる現在これが直ちに完遂は難ししかもれないが、ドイツでは第一次歐洲大戰の時三B鐵道政策を企圖しベルリン—イラン—バグダットへの連絡に努力し、イギリスは三C鐵道政策によりケープタウン—カイロ—カルカッタ等の連絡輸送の計畫をした、然しこれ等は所詮弱小國の征服以外に何物もないので眞の世界協和に貢獻するにはもつと大乗的見地から計畫すべき筈で、今次の計畫は實にその點有意義なものだ、更に大東亞共榮圈確立には是非とも要望される場所のものである。

滿洲から北京、漢口を経て佛印の小部分を繋ぎ、佛印、泰國（バンコック）ビルマ（ラングーン）印度と部分的に節々を繋ぐだけである、只この中最も難色であるのはバミール高原の鐵道建設であるが、今世界の高原鐵道中で

最も建設に苦勞したのは南米アルゼンチン、チリー間の（海拔九千尺）鐵道とスカンデナビア半島に於けるオスロ、ベルゲンへの海拔二千米以上の氷結線であり、これに比較すればバミール高原は富士山と同じく一萬一千尺高度である點が大變であるが經緯度の點から見ても非常に氣候に恵れてゐるから絶対に不可能ではない、これが實現したら實に愉快ではないか現在は航空時代で短時間旅行はこれに依存する外はないが、日本は海國であり海運の發達と陸上鐵路の發達は完全にマツチしてこそ眞の發展が望まれ、鐵道の使命は空路と異り産業開發に重大なる寄與するもので、鐵路なくして地球上の開拓は促進されるものでない、東京、ベルリン間直通は樞軸國の強化のみでなく世界平和の根本たる隣保緊密にあるのだ、東に關釜海底隧道問題、西にこの大陸横斷鐵道建設あり、ともに世界の平和、交通の發達上慎重に考へるべきで又完成に邁進すべきである。

## へ本計畫と小生

滿洲中央銀行  
監事

丁士源

拜啓報載

閣下計劃東京至栢林通車事項欣快之至此線弟廿四年前會派兩技師自包頭經五原迨哈密而至迪化歸途一迨蘭州西安潼關而至鄭州一由迪化而返哈密循大草地而同五原草測有圖以包哈線最近最有利因所謂沙漠現已十分之七變成草地而哈密鄰近爲喀喇烏蘇大油田向北又爲烏梁海白金鑛地故弟曾以京綏線西展名義向本拓借款三百萬圓以備他日施工惜爲吳佩孚等所破敗致徒有約定今幸閣下經營當可觀成但明春可先由華北寫組織戰軍隊輔以其他軍隊并測量人員循草地西進



因延途荒野特甚四無人烟故必須每百英里應先設儲油所及開水井則將來進行諸工作便可一氣呵成掬誠奉達尙祈勞力至盼……再此事第七年前與故友山本桑太郎談遇三時之久故彼亦有一記載願以附陳手此代面敬頌籌祺

井上匡四郎閣下

弟丁士源拜啓

十一月二十七日

「譯文」

拜啓

新聞の報ずる處に據れば閣下には東京——伯林間鐵道の建設を計畫せられてゐる由欣快の至りであります。

本鐵道に就いては小生も廿四年前會て技師二名を派遣し、包頭より五原、哈密を経て迪化に至らしめ、歸途一名は蘭州、西安、潼關を経て鄭州に至り、一名は迪化より哈密に戻り大草原を巡つて五原に歸つたが、當時の測量に依れば包頭——哈密線が最も近距離にして最も有利であります、途中所謂沙漠がありますが、その七割は草地に變じ、且つ哈密附近喀喇烏蘇には大油田があり、北方には烏梁海の白金礦があります。

小生會て京綏線の西部延長線の名儀を以て東拓に對し工事費三百萬圓の借款を爲したが、惜しくも吳佩孚等の爲に壞れされ約定を徒勞に歸せしめられた、今幸にして閣下の御經倫は必ずや成功せらるゝことと存じますが、明春を期し先づ華北軍を以て戰車隊を組織し調査隊を保護して草地を循り、西進すべきで、沿線は荒野にして人烟なき地である爲先づ百斤毎に貯油所を設け、井戸を掘らなければなりません、之が出来れば其の他の工作は一氣呵成に完成せられることと存じます。以上卓見を申し上げ併せて御努力を御祈り申し上げます。

追而本計畫に就ては七年前會て故友山本桑太郎氏と三時間餘に互り語りましたが序でに申添えて置きます。敬具

## 第四 亞歐連絡記事拔萃

### イ 世界の屋根

G. L. フェーブル著・関内臺譯・大和書店發行

「亞細亞大陸横斷記」中より拔萃

人間も動物も息を切らしながら、一列縦隊となつて徐々に進んだ。キルク峠手前の最後のスロープに來ると、大部地方色が變つて來た。フンザにあつた深い谿谷とごちゃ／＼した岩石や喀喇崑崙崙の峻峰とは打つて變り、緩やかな谷や圓いドーム型の丘が眼の前に展がった。山間の急流もこれにつれて小さくなつた。晴れ渡つた空には數條の雲が棚引き、宛も薄青い空に大きな筆を揮つたやうであつた。峠にある永遠の雪原から周圍の山々の頂が高く縮みあがり、空以外には何も見えなかつた。これこそ世界の屋根であつた。

キルク峠から西へ九哩行つた所に、大分水嶺でもつと高い門扉——アフガニスタンから入るワクシル峠（一六一五〇呎）——があつた。こゝは計畫上重要な地點であつたので、それを見に態々迂回した。一萬八千乃至二萬呎の諸峰にかこまれた、高さ約一萬六千呎もあるこの峠の下に、吾々は小さな湖を發見した。太陽に照らされて五色明朗たる水面には、水の座蒲團が浮いてゐた。こんな高い所で普通の水を見るとは、全く意外であつた。どんな地圖にもこの湖はなかつた。この湖は常に雪に埋もれてゐるとか、恐らくこの天上界では一番美しいとか等々想像する



## 第七 亞歐連絡南方ルートの調査に就て

當調査部に於ける調査研究が具體的に進捗する過程にありては必然的に數多ルートと比較研究せらるべきは論を俟たざるべきところ今次大東亞戰爭の戰果南方諸地域に益擴大しつゝあるの秋、東亞共榮圈内に於ける交通動脈たるべき是等諸地域内に於ける鐵道の整備擴充は愈喫緊の問題となりたるも之が構想は單に南方諸地域内に限ることなく當部の企圖する亞歐連絡ルートに關しても此の南方地域經由と爲すべきものを當然考慮に入るゝの要を生じ他のルートと比較研究するの域を超へ寧ろ之を併行して攻究するを要する情勢に立至れり。

時偶八日鐵道大臣は當部に對し上海よりビルマ・印度等に互る地域の鐵道を連絡せしめ海岸線による亞歐連絡ルート的重要性を説かれ之が検討を慫慂せらるゝところありたれば之を機として當部常任幹事會（昭和十七年一月十四日第七回常任幹事會）は協議の結果當部調査事項として南方ルートを採擇し現に目標とする中央ルートと併行して之が調査研究を爲すことに決定せり。

茲に於て當部の企圖する亞歐連絡鐵道は其の大綱として中央及南方二ルートの命題を與へられ之が調査研究を爲すの意義は愈重要性を加ふるに至れり。

## 第八 中央亞細亞橫斷鐵道調査部委員、幹事一覽

〔附 記〕

イ、氏名上部ノ數字ハ分擔分科ヲ示ス、尙丸印ヲ附シタルハ分科委員長又ハ分科主任幹事ヲ示ス  
ロ、昭和十七年四月現在ニシテ順序不同トス

調査會々長	子爵 井上 匡 四郎君	
部 長	久保田 敬一君	本會理事 貴族院議員
委 員	大村 卓一君	滿鐵總裁
一、	平山 復二郎君	同 理事
二、	宇佐 美寛爾君	華北交通總裁
三、	新井 堯爾君	同 理事
一、	杉 廣三郎君	同
二、	平井 喜久松君	顧問
三、	加藤 新吉君	資業局長
一、	佐藤 忠三郎君	同 建設局長

島	田	長	堀	小	三	近	有	廣	本	山	細	笠	種	湯	永	日	高	匝	松	
一	三	三	三	一	一	二	二	二	二	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
郎君	誠君	之助君	鎌三君	紫朗君	義男君	順二君	精三君	四郎君	忠夫君	匡輔君	護立君	呆雄君	虎雄君	本昇君	淵三郎君	淺寬君	甚之助君	嵐次君	島	
同	華中鐵道副總裁	鐵道次官	鐵道省運輸局長	同 建設局長	同 工務局長	同 鐵道調查部長	同 北支方面軍參謀副長	同 參謀	同 第二課長	東京帝國大學教授	東亞考古學會會長	太平洋協會常務理事	關西急行鐵道社長	三信鐵道專務取締役	大日本航空理事	鐵道同志會專務理事	東亞旅行社專務理事	大日本回教協會專務理事	同	

理事長

松	渡	久	十	大	瀧	吉	吉	飯	村	爪	吉	河	富	佐	青	松	滿
三	二	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
邊哲	保田敬	河信	藏公	山望	山與	田浩	山勝	田精	上義	生卓	原重	崎精	永順	藤周	木槐	崎兼	尾君
信君	一君	二君	望君	與君	浩君	夫君	郎君	一君	一君	爾君	成君	一君	太郎君	一郎君	三君	松君	亮君
同 西本願寺	本會理事	同	同	同	同	同	同	同	同 評議員	同	同	同 專務理事	華北交通參與	同 北京建設事務所長	同 東京支社業務課長	同 東京支社	鐵道省大臣官房現業調査課長

常任幹事



一、	北原	信男	同	東京事務所長
一、	渡邊	公平	同	同
一、	平野	玄雄	同	同
一、	松崎	兼松	同	華中鐵道業務部營業課長
一、	青木	槐三	同	東京支社
一、	佐藤	周一	同	東京支社業務課長
一、	藤田	龜太	同	北京建設事務所長
一、	兒玉	孝藏	同	同
一、	光行	壽吉	同	建設局參與線路調查主幹
一、	大瀧	太吉	同	同
一、	富永	順太	同	資業局
一、	宮崎	亮一	同	華北交通參與
一、	渡邊	源一	同	同
一、	中島	宗一	同	東亞經濟調查局參與
一、	山內	丈夫	同	同
一、	幹事	貞男	同	滿鐵鐵道總局建設局計畫課長
一、	湯本	昇君	同	三信鐵道事務取締役
一、	桑原	彌壽雄	同	建設局計畫課技師

一、	飯尾	禎君	同	鐵道省監察官附事務官
一、	滿尾	亮君	同	大臣官房現業調査課長
一、	阿部	收太郎	同	運輸局旅客課長
一、	藪谷	虎芳	同	同
一、	羽中	田喜代作	同	運輸第一課長
一、	稻葉	通彦	同	建設局計畫課長
一、	石田	啓次郎	同	同
一、	桑原	彌壽雄	同	同
一、	廣田	孝一	同	同
一、	岡田	信次	同	工務局計畫課長
一、	後藤	猛	同	同
一、	中村	豐四郎	同	工作局車輛第一課長
一、	笠谷	孝君	同	鐵道調查部第二課長
一、	堀	武男	同	札幌鐵道局函館保線事務所長
一、	島村	孝三郎	同	東京帝國大學助教授
一、	林	謙一	同	東亞考古學會
一、	稻葉	熊野	同	情報局情報官
一、	大久保	武雄	同	同
一、	下山	定則	同	企畫院第六部第一課長
一、			同	技術院參技官



- 三、梅村元之助君 外務省歐亞局第一課商務書記官
- 三、尾崎三雄君 農林省農政局農產課技師
- 三、安倍貞一君 東亞旅行社旅行文化部企畫
- 二、宮村三郎君 大日本同教協會
- 一、三、樋口正治君 大日本航空企畫部長
- 一、二、三、湯本昇君 三信鐵道專務取締役
- 一、二、三、堀江真男君 本會事務長

帝國鐵道協會事業其の他概要 (東京市麹町區丸ノ内三ノ四)

本會ハ鐵道軌道、自動車其ノ他ノ陸上交通事業ノ改良進歩ヲ資ケ兼テ會員ノ親睦ヲ圖ルヲ以テ目的トス

事業

- 一、前項ノ交通事業及之ニ關聯スル空運、海運等ノ交通事業ニ關シ必要ナル事項ヲ調査スルコト
  - 二、前號ノ交通事業ニ關シ圖書ヲ刊行頒布シ又ハ講演ヲ爲スコト
  - 三、第一號ノ交通事業ニ關シ見學視察旅行ヲ爲スコト
  - 四、第一號ノ交通事業ニ關シ政府並ニ當業者ノ諮詢ニ應ジ又ハ建策ヲ爲スコト
  - 五、會員ノ親睦ヲ圖ルニ適當ナル施設ヲ爲ス
  - 六、前各號ノ外本會ノ目的ヲ達スル爲ニ必要ナル事項
- 調査會 (常置部)
- 國際交通部ニ於テハ左ノ事項ヲ調査審議ス
- 一、日本ト滿洲支那其ノ他外國トノ陸運、空運、海運ヲ綜合シタル交通系統ノ改善ニ關スル事項
  - 二、國際連絡運輸ノ改善ニ關スル事項

交通政策部ニ於テハ左ノ事項ヲ調査審議ス

- 一、鐵道、軌道、自動車其ノ他交通事業ノ根本政策ニ關スル事項
- 都市交通統制部ニ於テハ左ノ事項ヲ調査審議ス
- 一、大都市及近郊ニ於ケル交通事業ノ統制ニ關スル事項

交通業務刷新部ニ於テハ左ノ事項ヲ調査審議ス

- 一、交通事業ノ經營狀態刷新ニ關スル事項
- 二、交通事業ニ關スル當業者ノ諮問ニ關スル事項

井上獎學部ニ於テハ左ノ事項ヲ調査審議ス

- 一、井上獎學資金ノ使途ニ關スル事項
- 講演部ニ於テハ左ノ事項ヲ擔任ス
- 一、講演及座談會ニ關スル事項
- 二、講習會ニ關スル事項

編輯部ニ於テハ左ノ事項ヲ擔任ス

- 一、雜誌其ノ他刊行物ノ編纂ニ關スル事項
- 二、圖書並ニ新聞雜誌ノ購入、保管ニ關スル事項

臨時部

- 一、産業立地調査部
- 一、中央亞細亞橫斷鐵道調査部
- 一、商事關係法規部
- 一、全國交通網調査部
- 一、會務刷新振興部

其の他

- 會長 子爵井上匡四郎(元鐵道大臣)
- 副會長 長崎惣之助(鐵道次官)
- 同 種田 虎雄(關西急行鐵道社長)
- 同 河崎精一(元鐵道調查部理事)
- 專務理事 河崎精一(元鐵道調查部理事)
- 調查會會長子爵井上匡四郎(元鐵道大臣)
- 同 部長
- 國際交通部 男爵 大藏公望(貴族院議員)
- 交通政策部 (未定)
- 都市交通統制部 岡野 昇(元鐵道次官)
- 交通業務刷新部 中川正左(同)
- 井上獎學部 岡野 昇(同)
- 講演部 男爵久保田敬一(同)
- 編輯部 岡野 昇(同)
- 産業立地調査部 十河信二(元滿鐵理事)
- 中央亞細亞橫斷鐵道調査部 男爵久保田敬一(元鐵道次官)
- 商事關係法規部 寬正太郎(京王電軌)
- 全國交通網 村井二郎吉(王子電軌)
- 調查部 中川正左(元鐵道次官)
- 會務刷新振興部 中川正左(元鐵道次官)
- 創立 明治三十一年
- 社団法人設立認可 明治三十七年
- 會員數 約二千八百名
- 資 約九十五萬圓
- 會 延千二百六十餘坪
- 機關誌 汎交通(月刊)

1942年2月発行



# 中央亞細亞橫斷鐵道概觀圖

