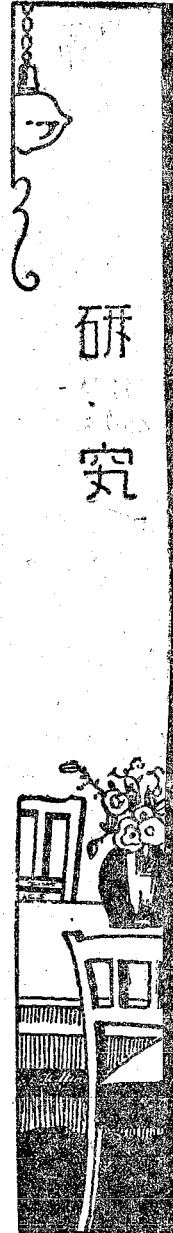


研究



近東諸國の歴史産業交通の概況 (二)

— アフガニスタンの道路其他について —

H T 生

東亞新秩序の建設を企圖して居る我國に於ては、曩ては全亞細亞の復興を目指して中央及び西方亞細亞に同志が出來て來る時機は必ずや到來する。地中海の東方からパミール連山までの間に横はる回教諸國家は、既に數十年以前から近東及中央亞細亞の復興を目指して努力しつゝある。従つて東亞戰爭に付ては何れの回教國も絶大なる關心を持つてその成行を重視して、日本の餘力が中央及び西方亞細亞

にも及ぼして以て不當に搾取的勢力に苦しめられてゐる回教諸國家に援助の手がこゝまで差し延べてくれることを密かに希望してゐる回教徒の識者もある。茲に本誌は前號に於てはイランの歴史産業交通の概況を傳へたが、本號に於ては豫告した通り更に進んでアフガニスタンを傳へることとしたのである。

近時我國に於ても回教諸國家に對する研究するものが多

少出て來て、從つて近東及中央亞細亞に對する認識は多少とも持つやうになつたのであるが、併乍ら未だ西方亞細亞に關する認識の淺いのは東亞新秩序の建設に關連して誠に遺憾の點である。餘談は備へ置いて、アフガニスタンは印度の北方に在る回教的の獨立國であるが、このアフガニスタンに行くには先づ印度の孟買に至つて夫れから約二晝夜かゝる邊境行の列車に乗つて、印度の西北境の古都であのお釋迦様の舍利のあるところで佛信者間では名高いベンジャフルに着き、こゝで自動車に乗り替へて凹凸の激しい小石交はりの道路を約二日間を走つて、古來から世界の秘密國……謎の國に入るとして有名なるハイバルの峠を越してアフガニスタンの首府カブールに行くのである。この外に印度のカルカッタからベンジャフルに來る道順もあるが、又孟買からカラチで下船して此處からクエッタを経て、ニウ・チャマンの町まで汽車で行つて、夫れからポラン峠を越してアフガニスタンの商業都市であるカンダハルに至る道路が通じて居るが、この道路處々に小礫を敷いてあり、前の道路

に比して平坦なる箇所が多いのである。全體アフガニスタンは全然海を持たない國であると共に四方は峻險なる山岳に取り圍まれてゐる國であるのと、その交通状態はこれまでに頗る不便であつたのと、また一方政治的理由のために、極く最近までは事實上回教徒でない限り外國人の入國は困難であつたのである。故に外國人達はこの國を禁制の國だの、禁制の道だのと言つて、全く世界の神秘の國だの不可解の國だの、謎の國などと思ふて居つたのであつた。然るにこの神秘的なる謎の國に我國の人々や歐米人の漸く入國出來得るやうになつたのは前々王アマヌラの時で、即ち今から僅かに二十二年程前からである。

而してこの國を地理的に見ると、東北に新疆、南に印度、西に前號に書いたイラン、北に蘇聯邦の四つの接壤國を持ち、その内に於て印度との接壤面は一千哩に互つて最大である。次は蘇聯の九百七十哩、イランの五百哩と云ふ接觸面であるが、新疆とは僅かに一點の連なりのみにて國境と稱する程でもない位である。アフガニスタンの人口は今だ

に明確になつて居ないが約千二百萬人と推察されてゐる。その面積は約二十七萬平方哩で丁度我國の本土と大差ないのである。又このアフガニスタンの國境にはセフイド山脈、スレイマン山脈等があるが、例の世界の屋根と稱せらるるパミール高原では二萬呎以上、またセフイドクウ山脈等では一萬呎以上の高山が幾つも重複して居る有様は實に壯觀である。この國境山嶽地帯を深く割つて彼のインダス河に注ぐクナル河、カプール河及びグラム河等がその溪谷を作つて居るが、この溪谷は全部狭くして且水流は急流であるために利用價值に乏しいのである。現に印度のペシャワルからアフガニスタンの首府カプールまでこの距離二百哩の間は高底こそあれ總て全く山岳地帯である。故に印度とアフガニスタンの國境は眞に越へることがこれまで不可能だと云はれた位の天險である。然しながら印度からアフガニスタンの首府カプールに至る全延長一千哩の國境を横切る鋪道が出来てからは、自動車に據つて往來出來得るやうになつてゐる。この道路はハイバル・パス峠を通る路線と

ボラン・パス峠を通る路線と二つがある。通路は印度のペシャワルから首都カプールに至る相當改善された幹線道路がある。また後者の方は印度のクエツタからアフガニスタンのカンダハル市に至る。これも又相當に改善したる幹線道路である。然してこの道路は遠く中央亞細亞の諸國並に蘇聯邦にも通ずるやうになつてゐる。

この外に印度國境からアフガニスタンに入る道路としては英印軍が屢々通過してア國に侵入した、即ちバイワル・コダル及びグマル等の諸峠を越す路線が無數にあるが、この路線は道路の幅員狭く全く細道であるが故に、駱駝や驢馬から成る隊商若くは騎馬隊の通過にしか適しない道である。そうしてこの路線は總て皆山の背のところや又は河床の上を通らねばならないところが澤山存在してゐる。而してこの天險の最高部を印ア國境線即ちチュランド線が科學的國境を誇つて南走して居るのである。この難攻易守の國境に於ては印度側では全線に互つて數百の監視所、又は要塞及び屯營がところ／＼に設置されてゐる。印ア國境の丁

字形になつて居る十數條の軍事道路及び二本の軍用鐵路が布設されてあるか、これはラウルペンデイー及びクエツタの二軍用基點に結び付けられてある。軍事鐵道はペンシャワルから國境のランデイ・コタルへ行くハイバル鐵道と、クエツタから國境に近いニウ・チャマンへ行く所謂クエツタ鐵道であるが、この鐵道も二線の自動車道路と同様にアフガニスタンの要地である。首都カブール及びカンダハルを衝く意圖の下に間接的には中央亞細亞及び蘇聯に備へて居るとの觀察が出来るのである。翻つて蘇ア國境方面を見るにこれも印ア國境と略ぼ同様に一千哩に近い延長線を見ることが出来るが、最近に於てテルメズからヨール峠へ自動車道路が開通してゐる。この道路は前記の印ア國境を越へてア國の首都カブールと同國の商業都市であるカンダバルに通ずる幹線道路に比較すると幅員も狭く鋪裝箇所もなく非常に見劣りする道路である。併乍ら自動車は相當の速力を以て走れるだけに出来てゐる。イランとの國境に至つてはズルフィカルからシーア・コー山脈を経て

コー・イー・マリツク・シヤに至る約五百哩の平坦なる地域に國境線がある。この國境一帯は砂と粘土から成る沙漠地帯が多い故に道路も幹線ではないか二、三通ふて居るが、ところ／＼に切斷されて居て路面は殆んど砂地と粘土であるから時々空氣の乾燥のために塵芥が四邊を覆ふことがある。アフガニスタンの國境並に國境を通過する路線は大體右の如くであるが、内地の地勢に至つてはアフガニスタン國はパミールのヒマラヤ山脈から起つて西走するヒンドクツシュ山脈がア國を南北に二分してゐる。北アフガニスタンは即ちアフガン・トルキスタンと呼ばれる地域であり、南アフガニスタンは國有のアフガニスタンとも呼ばれる地域である。而して、南北アフガニスタンを結ぶ交通路は自動車道路の只だ僅かに一線があるのみであるから、これを閉鎖すると、南北アフガニスタンの交通は全然杜絶するのである。而してこの南北アフガニスタンを結ぶ交通道路はカブールからチャリカールを経て、バミアンなる佛教の遺跡の約三十哩程手前のドライ・シカリでクンドウズ河の支

流に沿ふて急角度に北に屈折して、マザリ・シェリフに行く幹線道路がそれであるが、勿論この道路以外にも無数の山道はあるが、總て山背を通ふて隊商駝隊の利用しか出来ない状態にある。

アフガニスタン國は所謂富國強兵策を目標として最近に至つて、獨逸伊太利、土耳其、佛蘭西、瑞西、波蘭及び我國等からも相當の専門技術家を招聘して、産業の開發、軍隊の整備、新都市計畫、交通、通信路、教育及び貿易の振興等に努力してゐるが、産業部門に付ては、農業方面に見ると、棉花は良質のものを産してその年産額は約二萬噸に上つてゐて、前途益々有望であるから數年後に於ては栽培地の大擴張が實現されると思はれるのである。製造工業としては、印度其他に大量輸出せんとする乾果物製造工場がある。又紡績事業もブリ・ホムリとカプールには同國國産の棉花を以て粗布類から中級の綿布及び綿製品を生産する相當大規模の工場がある。更に自給自足を目的として最近ではバ克蘭に製糖工場を新設して既に作業を開始するま

でに運んで居る。尙ほ産業開發に關してアフガニスタンにも水力電氣の工場が各重要都市に建設されんとしつゝあることは注目するに値する。更にアフガニスタンに於ける手工業の方面を見ると、陶器、皮革製品、毛製品、玩具等に關して將來手工業の發達を企圖せむとする傾向が窺はれるのである。而してアフガニスタン政府は最近に至つて産業の開發、道路の開鑿及び教育の振興等について外國から各専門家を招聘して居るが、現に農林技師を我國から招聘したこともある位である。又エヂフトから棉花栽培の技師を更に棉花の種を取りて、之をプレスする爲には蘇聯及印度の技師を招いて居る。養蠶のためには伊太利から技師が來て居る。又道路の開鑿については、獨逸及波蘭人の技師が多數招聘せられてア國の重要都市を中心として道路開鑿に従事してゐる。更に各種工場及發電所等の建築にも外國技師、特に獨逸及瑞西の技師が來て居る次第であるが、我國からは主として水利專業關係のために技師が招聘せられてゐる有様である。而してアフガニスタン政府は國境を接

する蘇聯邦英國等からよりは國境を接して居らない所の獨逸、伊太利、日本、瑞西及び波蘭等から技術員を技聘した方は紛糾がなくて宜いと考へて大體その方針の下にあるやうである。僅かに今日から二十四五年以前までは外國人の入國を絶對に禁止し世界の謎の國、秘密國、神秘國と言はれたアフガニスタンも時勢に目覺めて富國強兵策をその最大目標として、諸外國から各技術員を招いて道路の開鑿に産業の開發に努力を傾注して居るが、何しろ日未だ淺く勿論第一流第二流國に比較しては交通状態にしても産業經濟状態にしても餘程見劣りはするが、將來のアフガニスタン國は多少その面目を一新するであらう。

更にアフガニスタン國における貿易狀況について見ると、アマヌラ王以來合理的なる關稅が制定されて以來現在までは相當貿易の振興策を執つて居る。即ちアフガニスタン政府は獨逸、蘇聯、伊太利等の間にはバーター、システムに依る貿易協定を締結して居るが、併乍ら隣接地たる印度との間にはこれ等の協定はないけれども、印度との輸出

入貿易は地理的關係にも依つて第一位を占めて居る。詳細なる統計はないが、アフガニスタンの輸出入貿易を一覽すると、獨逸よりは主として武器、染料、藥劑品、鐵、機械類等を輸入して居る。又伊太利からは武器の一部、高級綿製品、人絹製品類及び毛織物類等を輸入して居る。蘇聯からは石油、セメント、鐵材、綿布、砂糖等を輸入し、英國及び印度からは石油、セメント、鐵材、高級綿製品其他雜貨類等を輸入して居る。アフガニスタン國からの輸出は印度に對してはカーベツト、乾果物、青果、皮革類等にして更に印度を通じて英國へはカラクル、駱駝毛及羊毛を輸出し、又獨逸其他の國にはカラクル、カーベツト、棉花、乾果物、少量阿片、瑠璃石等の寶石類及び皮革、羊毛、駱駝毛等の輸出が主なるものである。而してアフガニスタン國が將來に於て輸出を増加すべく増産を目ざして居る品目はカラクルと棉花とである。現に棉花はア國年産額二萬噸中に於て約二千噸は國內に於て消費するが、他は獨逸、蘇聯、伊太利印度の諸國に輸出して居る狀況にある。我國とアフ

ガニスタンとの貿易状態は未だ直接貿易までに至らないので概ね印度人を仲介として行はれてゐたのである。而して我國からアフガニスタンに行くものは約八割までは白木棉である。其の値額は大體過去二、三年の平均は五、六百萬留比程度であるが、アフガニスタン國産品にして我國の需要するものはないために、従つて日ア貿易は片貿易の状態にある。アフガニスタンの貿易は大體かやうの状態にあつたか、最近世界戦争に於て勿論輸出入共に多大の影響を受けてア國への輸入の如きは全然杜絶して居る有様である。

續てアフガニスタンの都市計畫と道路交通について見ると首都カブール・カンダハル・ヘラツトの新市街計畫は、カブールは既に其の具體的案を發表して、これを第一期、第二期、第三期に分けて、現在のカブールの南方に數十萬坪の敷地を卜して歐風都市を完成すべく計畫して居る。而して第一期分としては政府は先づ一區割に歐風式平家住宅數十戸を建築してこれを拂下げて居る。またこれと別個にこの附近の土地に歐風の建築を建てしむる條件の下に政

府は一般に土地を分譲して居る。斯様にして新都市はアマヌラ王の建てた王宮とポブラの並木路のある幅員二十間餘道路とが後日市の中心點となるのであらう。更にカンダハル及びヘラツトの都市計畫も既に實行されてゐるが、規模はカブールに比して遙かに少く、僅かに數萬坪に過ぎない有様である。既に歐風建築が伊太利の技師に依つて建築され、學校、官衛、病院等も出來て居るが、兩市とも舊市街から離れて居り、瀟洒たる小さき市街となつて居る。都市計畫ではカブール・カンダハル・マザリシェルフ・ヘラツト・マイマナ・バルフ・ジャララバッド・ギリシク・チャリカール其他の商店街の新設、または移轉などを舉げ得るが、これは暗い衛生上面白くない場所から廣い日當りのよい個處に商店街を新に造つたり、又は移轉させたりしたことがそれである。かやうにしてアフガニスタンを歐化さすものは第一に都市計畫であると思はれるのである。恐くば數年後に於ては煉瓦造りの歐風家屋の立ち並ぶ瀟洒なる町が、至るところに出現するとの想像も出來得るのである。

交通路及通信機關の擴張についても政府當局は財政の許す限りに於てこれが實行に着手して居るか、道路問題は首都カブールからチャリカールを通つて、北アフガニスタンに行く近道のためにドライ・シカリと言ふ個所において、ヒンドクシンの一支山脈、コー・イ・ババ山脈を切り開いて作られたのであるが、この道路の完成によつて、カブールからマザリシュリフ・アンドホイ・ヘラツト・カンダハル・カズニを経てアフガニスタン國を圓形に循環する大幹線道路が完成した次第である。この道路のうちアンドホイからヘラツト・ヘラツトからカンダハルへの區間はまだ良好なる道路とは云へないので、政府は到るところで新しい近道を作つたり又は急坂の道路を迂回するために平坦なる道に改めたりして相當經費を要して工事の實施をして居る。又現在ジャラバツドとカブール間は一萬呎以上もあるラタバンド峠を通らねばならないのみならず、殆んど山嶽の頂上に道路があるので、カブール河に沿ふ低地へ更に一條の近道を新に開設するの計畫にて既にその工事に着手

してゐるが、略ぼ七分通り竣工して居る。この道路工事は數名の獨逸人及び波蘭人の技師が従事して多數の道路工夫を使用してその衝に當つて居る。全體アフガニスタン國には交通機關としては鐵道を持たないために、政府は鐵道建設計畫を樹立したこともあつたが、近い將來にはこれが實現は容易に出来ないことが判明したので、従つて道路の開通を益々發達せしめて以て、自動車をも以て汽車に代らしむることに政府は交通政策の方針を確立した模様である。國內各地にローリ及トラツクが連日往來して到るところに砂塵を立て、馳驅して居る。而してこれ等の自動車は満載せるは旅客及び棉花建設材料等であるが、自動車は相當數を各々都市が用意して持つて居る。軍用トラツクも數百臺はあるが、私立の交通會社のローリやトラツクは千臺以上に及び使用されてゐるが全部米國製のフォード・レヴォレ・ベツドフ等である。更に通信機關の方は山嶽地帯のこの國に於て比較的によく電線網は行き届いて居る。材料の少ないために貧弱なるボフラの丸太を以て電柱としてある處も

あるが、立流なるコンクリートの電柱を以て漸次取換へつゝある。又無電局もマルコニー會社に依つて請負はれて、現在では歐洲各國と同様に我國とも直接に電報も電話も通じるやうになつてゐる。國內無電局もカプール・ヘラツト、カングハル、マザリシエリフ・ダイザンキ等に建設されて居る有様である。

今度はアフガニスタンの建國と統治状態を見ると、一體この國は建國以來日尙ほ淺く僅かに二百年足らずであるが、その間に於てサドザイ王朝からバラツク王朝に變つてゐる。千八百二十六年に至つてドスト・モハメツトが王となつたが、これが即ち現在のバラツク王朝の始祖である。而してドスト・モハメツト王のバラツク王朝は必らずしもその直系を以て現在まで繼續して居ないが、併乍ら約百五十年間連綿として續いて十代に及んで居る。現王ザヒール・シャーは前王ナデイル・シャーの唯一人の王子であつたが、千九百三十三年の即位である。而してアフガニスタンの王は憲法上宣誓を必要とせられてゐるが、現王が始め

て此の宣誓をしたのである。……朕は神とコーランを誓ふ、朕は總ての行爲に於て朕は眞の宗教たるイスラムと故國の獨立とを防衛することを。朕は朕が國民の諸權利を尊重し國家の進歩と繁榮との爲に盡し且つ同教律及アフガニスタンの根本法に準據して統治すべし……と言ふ文句である。

これは言ふまでもなく、アフガニスタンに於ける政治と宗教との直接なる聯繫は此の宣誓に良く現はれてゐるのである。然してこの國の政體は立憲君主制を採用して居るために内閣と兩院議院がある。中央政府は王の親裁の下に總理大臣以下陸軍、外務、内務、財政、文部、土木、經濟、郵政、鑛務、衛生の十大臣が居るのである。更に別に農務局、宣傳局其他省に準じて居る部分がある。兩院は元老院と代議院とに分かれて、元老院は六十名の勅選議員を以て組織せられて、その議員は何れも過去に於て國家に功勞のあつた人達である。代議院は百二十名の公選議員を以て組織するのであるが、二十歳以上の男子は何人と雖も選舉權も被選舉權も持つて居る。而して兩院の權能については各國の

立憲國と略は大同小異であるが、王の大權は議會に對立して相當に強大となつてゐる。

茲に特に注意すべきことはアフガニスタン國では特徴のある政治組織の部門は司法である。司法大臣は代々回教的權威者でなければならぬのであつて、宗教と政治とは現今に於ても相當に強く聯絡してゐる。夫れ故にアフガニスタンとしては司法大臣が宗教界を代表することは當然となつてゐる。而して國法は回教律を以て根本法としてある。

裁判は依然回教的裁判に依りて行はれてゐる。アフガニスタンには治外法權制度なるものは過去に於ても實在したことがなかつたから、従つて治外法權制度を撤廢する必要上から近代的法典を完成して、新式裁判所を新設する等の必要がなかつたのであるが故に、民法、刑法等の基本法典及び裁判所が回教律を基礎とした儘現在に及んで居るのである。尤も技術的法規、例へば税關の規則とか、金融及財政とかに關する法規類は既に近代化して居ることは勿論である。又アフガニスタンの裁判官はカーヂと言つて宗教界の

代表者が任命せられるのもこの國の特徴の一つである。次にアフガニスタンの地方行政制度について見ると、カンダハル、マザリシェリフ、ヘラツト並にバタクシヤンの四を省中の有力なるものとして、之に大なる權限を有して居る總督を配置して居る。この外にジャララバツト及ホストには右の四總督よりは稱や權限の小さい總督が居る。更にマiana、ギリシク、ダイザンギ等の大きな縣には權限の比較的に廣く、或る程度に總督よりも獨立して居る知事が居り、小縣には一般知事が置かれてある。村落には地方行政官が居るが、小縣又は地方行政官は總て總督の管下に屬して萬端その指揮を受ける組織になつて居る。こゝに特例をなすのは印度とアフガニスタンとの國境地帯に住居する特殊のバタン族に對する地方行政である。ア國政府は彼等には一種の自治を認めて居る。即ち警察權も律稅權も政府はこの地域だけには行使しないのである。更にアフガニスタンでは回教寺院に勤める僧侶ムラーと總稱するも種々の階級があるが、これを官吏同様に取扱ひ、之に俸給をやつ

て居る。これは宗教と政治とが尙分離出来ないア國の實情に於ては、同教會と政府とは混然一體を成さねばならぬから、かゝる制度が維持せられて居るのである。

最後に我國とアフガニスタン國との關係を見ると、全體アフガニスタンは千九百二十三年までは全く固き鎖國的國家であつたが故に、所謂世界謎の國と言はれて居つたのであつた。然るに昭和九年以來我國とア國とは公使を交換して以來兩國の關係は益々緊密の度を加へ來たのである。その外交關係に於ては兩國間には一度も惡感情に對立したことはないのである。更に日ア關係の具體的關係に至つては左程濃厚とまでは行かないが、大東亞戰爭に於て貿易關係は影響を受けて居るが、過去に於て最近平均日本品がアフガニスタンに五、六萬留比程輸出せられて居つたことと、我國へア國の留學生が經濟、史學、採鑛、紡績、農業、美術等研究のために來邦して居ること並に我國の技術員がアフガニスタン國の産業開發のために過去に於て四人の農林技師は延人員にして八人の土木建築技師が招聘されて、大い

に我國の技術を彼國に發揮したこと及び佛敎考古學の研究のためにア國に赴いて研究して居る等であるが、將來に於ける我國とア國との關係は大東亞共榮圈の確立に連れて、更に世界新秩序の建設に従つて益々考慮せらるゝに至るであらうと思はれるのである。その一例として航空機が世界交通の主要機關となりつゝある現代に於ては往昔の所謂シルク・ロードを復活して、北京、新疆、中央亞細亞、アラビヤ、バルカン、歐洲へと言ふ如く定期飛行の實現は決して夢物語りではないのである。而して我國から歐洲に至る陸上最短距離の地上にあるアフガニスタンの首府カブールは將來世界交通の要路に當るのであることを想起すると、我國とア國との關係は益々緊密の度を加へ來るであらう。我國が東亞の盟主として四億五千萬を有する回教徒に呼び掛け、以て共に亞細亞の解放のために相共に奮闘努力せんことを慫慂し、俱に相提携して共榮共存すべき偉大なる使命は實に亞細亞住民の双肩に懸つて居るのである。