

# アジア・ハイウェイの世界史的意義

森 武 夫

## 目 次

- 一、アジア・ハイウェイ計画の構想と展開
- 二、アジア・ハイウェイの歴史的背景と現代的意義

### 一 アジア・ハイウェイ計画の構想と展開

アジア・ハイウェイ計画の構想は、国際連合機構のエカフエ（アジア・極東経済委員会）The United Nations Economic Commission for Asia and Far East）が、アジア地域経済協力の一環として取上げたものである。ヨーロッパなどと異なり、複雑な政治経済事情、各国独特の民族的・伝統的社会、経済発展段階の差異、植民地主義の遺産など地域協力を妨げる分裂的要素を多分に持ったアジアにおいて、各国の個別的開発と地域協力との並行的発展を支援するという重大かつ困難な使命を負うエカフエは創立後三年にみたない一九五一年にメコン河開発計画を取上げ、次いで一九五九

年アジア・ハイウェイ計画を推進、引続きアジア開発銀行の創設を実現し、もって現実にアジアの地域経済協力のための基盤を提供した。

アジア・ハイウェイ計画の発端 エカフエは国連経済社会理事会からの付託条項——「アジア・極東の経済復興と開発のための協同的行動を容易にし、アジア・極東の経済活動の水準を高め、またこれら地域内諸国間および世界の他の諸国との間の経済関係を維持強化するための措置を發議し、またそれに参加する」という任務を果すために、総会・補助機関・事務局の組織を持ち、業務実施のためには①経済調査・統計・プランニング②工業化③資源開発④内陸運輸⑤国際貿易⑥社会開発の諸部門を設けた。

〔内陸運輸問題の緊急性〕 これら諸部門のうちアジア・ハイウェイ計画に直接関連のあるものは内陸運輸である。アジアにおける戦後再建の課題のなかで、内陸運輸の分野ほど重大かつ緊急な課題はなかった。アジア諸国にとって、単に戦前の輸送施設や輸送水準の回復を図るだけではすまなかった。急増する人口ならびに新たな経済開発計画は、はるかに大きな運輸資産を必要とした。

〔鉄道運輸拡大の困難〕 内陸運輸のなかで、鉄道部門は脆弱化した軌道、旧式な信号施設、機関車、車両の不足、建設、運転および維持コストの高騰などのため輸送能力は輸送需要に応じきれなかった。エカフエ地域の鉄道の大半（インド亜大陸以外）は狭軌であり単線であって輸送密度が飽和点に達していた。複線化によって輸送逼迫を緩和するためには長い年月と多額の費用（実際には外国資本）をかけなくてはならない。こうしてアジア諸国は戦後期間に鉄道網の再建・近代化に相当の努力を払ってきたがこれという成果をあげるに至っていない。その上政治関係も加わっ

て、数少ない国際間の鉄道連絡もタイ——マレーシア——シンガポール間において急行列車の相互乗入れを行っているほかは軌条接続こそ保っているものの、列車の共通走行はみられなかった。

〔道路輸送〕 エカフニ地域における道路輸送の拡大は、鉄道輸送のそれよりもはるかに目ざましかったが、鉄道の場合と同じく、道路輸送の改善は需要に追いつけなかった。道路の新設は一部行われたが、建設後の補修はほとんど無視された。道路車両数は急激に増加したが、車両の維持は相変らず不十分である。そのため車両コストは余計にかさみ、輸送の速度と質は低下し、車両の命数は縮まり、部品需要も急増している。エカフニ諸国で道路プランニングと道路開発を妨げている要因の一部は、既存道路の状態および各種道路——単なる砂利道路から土固め道路、マカダム道路（碎石重層展圧の硬床道路）あるいはアスファルトやコンクリート舗装道路——の構造方法や建設コストに関する正確な工学的ないし経営的データが不足していることであった。道路・道路輸送委員はこのような情報不足の状態を改めるとともに、道路輸送設備の近代化、道路交通安全などの諸問題についても科学的調査を進め多くの有益な提案を行った。

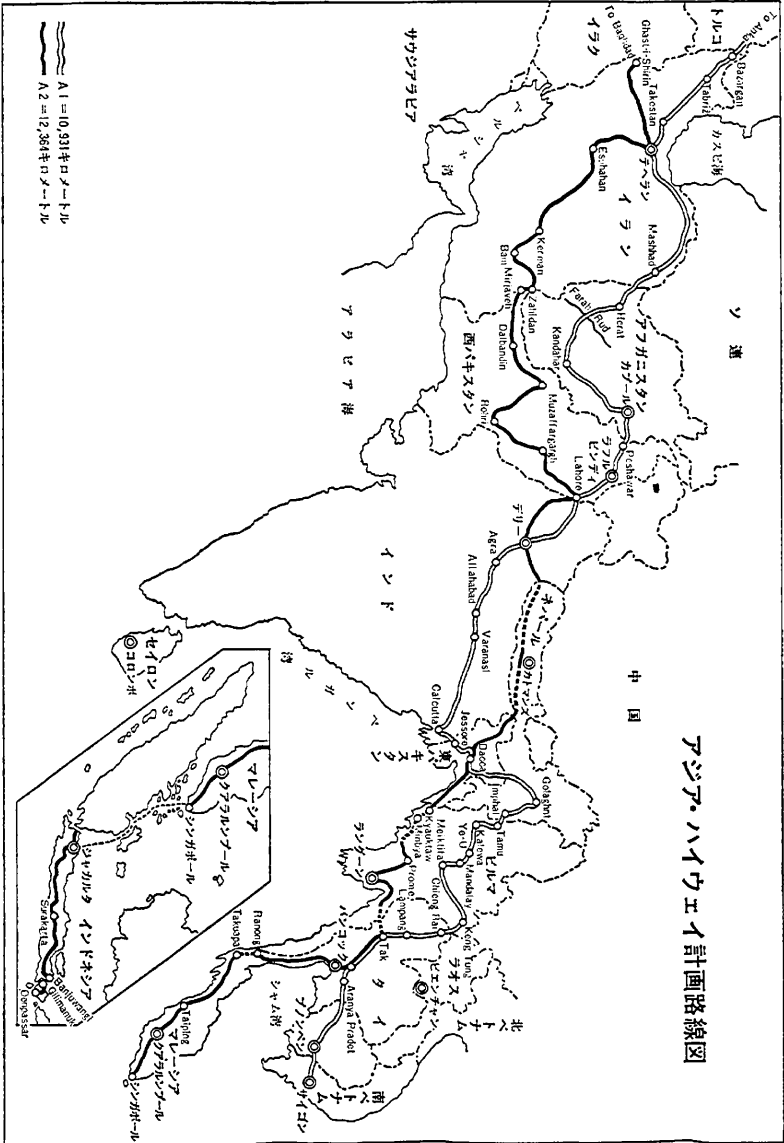
〔国際道路開発への方向転換〕 やがて道路輸送部門当局は、各国の道路網整備と並行してエカフニの地域経済協力の基盤としてきわめて重要な域内国際道路網の整備という新しい計画に取組むに至った。世界的なモーターゼーションの現代において、ヨーロッパはもちろんラテンアメリカのような地域における国際道路網の発展に比べて、著しい遅れをみせているエカフニ地域でも、国際道路網の構想はすでに一九五四年のエカフニのオペレーション計画に書きこまれていたが、経済的・政治的情勢により、機が熟するに至らなかった。ワイドマン博士は「歴史的にみて、

アジアに対する西洋諸国のインパクトは海上を経て渡来したので、それはアジアの諸港湾とその周辺でとくに顕著であった。道路建設が重要な意義をもつ地域は、西洋諸国のインパクトがあまり浸透しなかつた地域、つまり後方地帯（内陸地帯）なのである。とりわけ内陸国であるアフガニスタン、ネパールおよびラオスにとって「アジア・ハイウェイ」のもつ重要性については改めて強調するまでもない」としている。後に述べるようにエカフエの決めたアジア・ハイウェイ計画路線の優先路線A1幹線が上記内陸諸国を貫通しているのはもちろん、インド亜大陸をはじめイラン・ビルマなどにおいても各々その北辺内陸地帯を貫通しているところからみても、この国際道路は内陸的性格をもつものといつてよい。エカフエ当局は、アジア・ハイウェイが古代から近世にわたりアジア内陸交通の主役を演じてきたシルクロードに肩替りするものと見立て、これに「シルクロードの近代版」というイメージを与えることによって、そのPRに格別な魅力を加えたのである。

アジア・ハイウェイ計画の全貌 アジア・ハイウェイ計画の具体案は、エカフエの中にアジア・ハイウェイ・グループという組織を設けて検討し成案を得たもので、一九五九年エカフエの道路委員会に提案され、加盟諸国の満場一致で可決され、直ちに計画を具体化する作業が進められた。一九六五年エカフエに、アジア・ハイウェイ建設委員会 (Asian Highway Co-ordinating Committee) が設けられ、計画に関する一切の業務を担当した。計画はこの時点から本格的実施の段階にはいったのである。アジア・ハイウェイ計画の要項は次に述べる通りである。

一、国際的ハイウェイ網の整備

アフガニスタン・ビルマ・カンボジア・セイロン・インド・インドネシア・イラン・ラオス・マレーシア・ネパ



アジア・ハイウェイ計画路線図

アジア・ハイウェイの世界史的意義

出所 Wrightman: Economic Cooperation In Asia.

ル・パキスタン・シンガポール・南ベトナム・タイ(以上ABC順)の十四カ国をカバーする国際的ハイウェイ網を整備する。整備路線はA1幹線とA2幹線とから成り、A1は最重要幹線として真先に優先着工される。A1は延長一〇、九三二キロ、A2は一二、三六四キロである(付図参照)。

アジア・ハイウェイは付図に見られるように、各国の首都(インド以西諸国の首都が全部内陸に位置していることに注意)工商業の中心地、それに旅行者や巡礼者が関心をもち多くの地点(いわば観光事業の対象地)を結びつけている。一面ハイウェイ通過地の選定がこのような経済的・社会的条件のほかに政治的・戦略的考慮によって影響された事実を見逃すことではない。たとえばこの路線は故意にカシミールを回避しており、ビルマはエカフェ当局の原案を修正し、戦略的理由から同国北部地方の一面を予定通過地からはずさせた。事実、国際商業会議所は、選定されたルートは政治的・戦略的配慮が経済的配慮に事実上優先していると考えたのである。

## 二、国内道路網の近代化

幹線の培養線として各国道路網を近代化する。対象路線の総延長三六、七〇〇キロ。

## 三、整備路線の構造基準

道路網の整備に当っては、差当り既存の道路を改良して、近代的自動車道路の構造基準に早期引上げを目標とし、新線の建設は各国経済成長の暁きに期待する。従ってハイウェイとはいっても、先進諸国に見られる最低四車線立体交叉といったような自動車専用道を意味するものではない。

## 四、道路交通サービスの改善

道路交通の安全・道路標識・信号・事故防止・救急・給油・自動車修理設備・ホテルやモテルの施設・国境通過・通関手続のスピード化等の促進。

##### 五、計画の予算と財源

計画実施に要する経費は各国が直接負担することになるが、エカフエの計算では総額九億米ドルと見込まれる。将来主要幹線を先進国並みの自動車専用道路に改築するためには十九億米ドルの追加が必要とされる。各国は必要に応じ、世界銀行・第二世銀・アジア開発銀行等からの借入あるいは外国政府からの借款により不足財源を補うことにする。

##### 六、計画の目論見と展望

アジア・ハイウェイ計画の目論見ないし展望についての公式的見解はエカフエでも表明していないが、ワイトマン博士は「アジア・ハイウェイの国際運輸量（旅客・貨物）は差当りそう多くないであろうというのが一致した見方である。ハイウェイ網を構成するルートは、従来通り主として国内輸送に当ることになる。アジアの国際道路はヨーロッパの場合と違って、大規模かつ急増する国際輸送量に対して対応するために出現してきたのではない。反対に多くの開発プロジェクトと同様、差当りそれ自身の需要を造出しなくてはならない。つまりその役割は促進的な役割を帯びている」としている。

ハイウェイ計画の進捗状況 最近のエカフエ広報によると、一九七〇年末で、A1ルートの舗装化は九三%まで進んでいる。ただし東パキスタンでは六個の橋梁が未完成。一九七一年中にはA1全線の舗装化が完成の見込である。

ハイウェイ関係諸国はこれまで計画の方針に添い、既存道路を規準構造まで程度の向上を目標として努力を続けてきた。ハイウェイ建設委員会は、各国における工事進捗状況を実際に把握し、かつその促進を図るため、適時ルートに沿って、自動車試運行 (motor rally) を実施している。第一次ラリーは、一九六九年にA2ルート (ピニンチャー・シンガポール) で、第二次ラリーは、一九七〇年にA1ルート (テヘラン—ダッカ) でそれぞれ行われた。第二次ラリーは同行した日本のNHKや豪州の国営放送局の放送員による宣伝効果もあって、関係各国のアジア・ハイウェイに対する関心を高め、工事の進捗を刺激する上で大いに役立った。たとえば、アフガニスタンはヘラート・カブール間の工事を目に見えて急ぎ、東パキスタンはフェリー施設を早速改修した。

ハイウェイ計画前の道路状態　ここでアジア・ハイウェイ計画が実施の段階にはいった一九六五年当時の、計画路線A1ルートの道路状態を振り返ってみよう。おもな参考資料は、当時エカフェ事務局のスタッフとしてアジア・ハイウェイ計画と取組んでいたウイリアム・タンザー氏の自動車旅行による実地調査の報告書である。「イラン」イランのアジア・ハイウェイ・ルートの道路は、大体砂漠のオアシスをつなぐ、昔のシルクロードのルートを通ずるもので、最も原始的なソフト・サンド道、砂利道、マカダム道およびアスファルト舗装道の継ぎはぎであった。舗装道路はイラン国内を走るA1ルートは全長二、二〇〇キロのうち約六〇〇キロで、主として首都テヘランを中心に東西に走る線に限られていた。マカダム道は約七〇〇キロ、あと九〇〇キロは、ソフト・サンド道か砂利道であった。

ソフト・サンド道はしばしば車をめりこませ、砂利道の路面はバスやトラックで散々痛めつけられ、道路補修班を手こづらせていた。炎天下、砂漠の中のデコボコの砂利道の自動車運行は、非常な苦痛を伴い、時には人命の危険す



らもたらず。「アフガニスタン」イラン国境からヘラートを通りカンダハルを経てカブールまでアフガニスタン南部を弧状に走る約一、〇〇〇キロのA1ルートは、米国の援助ですでに立派な舗装道路が通じている。ヘラート市街を出て南に下る道路は約二〇〇キロの間、見事に均斉のとれた立派な松並木がある。カブールから有名なカイバル峠までは深い峡谷の断崖や険しい山腹を九十九折りに縫ってゆく山道であるが、路面はマカダム式か舗装で固められており、想像に反して比較的安全に車を運行できる。「インド」西パキスタンとインド、さらに東パキスタンを貫通する、いわゆる大幹線道路 (Grand Trunk Road) はA1ルートに編入されている。この公道はイギリス人が「ローマ帝国の道」にならって、当時イギリス人の持つ最高の技術により建設されたマカダム式の硬床道路で、その後近代化されたものである。道路の中央を二車線程度のアスファルト舗装もしくはマカダム式の道が走り、その両側には硬床の砂利道が並んでいる。中央道は自動車専用とされ、両側の砂利道は歩行者・手車・牛車・牛・羊・驢馬・駱駝などの通行に供せられている。道の両側には見事な大樹の並木が繁り、路面いっぱいには日蔭を作り、はげしい日射から通行者を保護している。砂利道は手入れが行届かないため、凸凹のところが多く、雨季には泥濘化するところもある。中央の車道もマカダム式のままでは、路盤が薄くなったところや、道幅が一車線そこそこに狭くなり、自動車が砂利道に喰み出すこともある。また砂利道の通行者・牛車・家畜などが中央車道に喰み出て、自動車の運行を妨げることもしばしばである。

## 一 アジア・ハイウェイの歴史的背景と現代的意義

エカフニ当局がアジア・ハイウェイに対して「シルクロードの近代版」というイメージを与えていることは、すでに述べておいたが、この考え方をはっきり「代弁」した有力な論文がここにある。それは「偉大なる可能性——アジア・ハイウェイの背景」であり、執筆者は長期にわたりエカフニ事務局の専門スタッフとして、道路輸送部門の仕事に当り、特にアジア・ハイウェイ計画の問題と取組んできたベテランのウイリアム・タンザー氏である。以下にその要旨を紹介する。

アジア・ハイウェイの歴史的背景 「東西文明を結んだシルクロード」 アジア・ハイウェイ建設の計画は、エカフニがアジア地域経済協力の重要な一環として、他に先だち打ち出したものである。それは究極には、アジアとヨーロッパ、さらにはアフリカのハイウェイ網を結ぶ巨大な「架け橋」の構想である。この計画によるアジア・ハイウェイはもっぱら近代的自動車道路であるが、その歴史をたどると、かつて古代からここ一世紀前まで東西の文明を結ぶ唯一の重要道路ともいわれるシルクロードにまでさかのぼることができる。何百年の間、シルクロードは世界で最も長い道路（約一三、〇〇〇キロ）として栄えてきたのであった。あるいは海拔数千メートルもある険峻な峠を越え、あるいは広大極まりない砂漠をよぎり、北東アジアから地中海沿岸まで達している。世界の道路の歴史を眺めても、シルクロードほど何世紀にもわたってすばらしい魅力をもっていた道路はなかった。シルクロードほどの魅力と栄光、

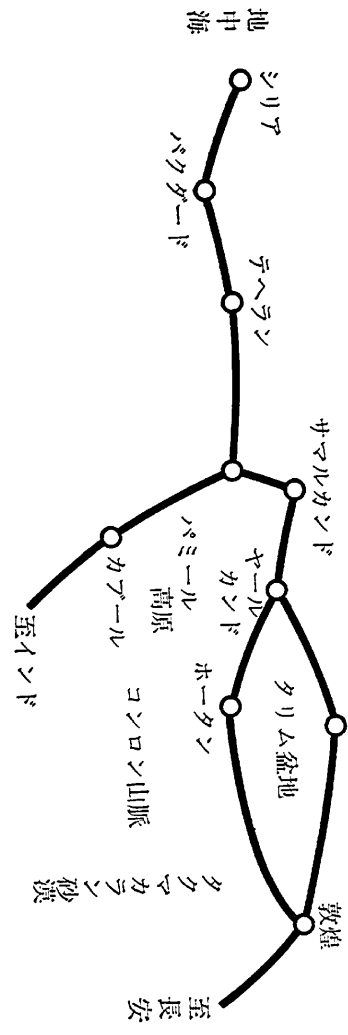
そして時には危険と恐怖とが隣り合せた道路は見られなかった。シルクロードの存在は、アジアとヨーロッパとの歴史的文化的結び付きを象徴していた。シルクロードは多くの帝国を破壊し、また新たな帝国を建設していった大量の軍隊を運んだ。絹をはじめ東西商品の交易が盛んに行われるとともに、人々の往来も頻繁さを増し、ここに思想・文化の交流がよく行われた。シルクロードの交通は決してらかなものではなかった。駱駝の隊商は炎熱の砂漠の中を毎回規則的な通路をとることはなかったにせよ、何遍も踏み馴された道を往復していた。これらルートは旅行の安全・便宜・季節の關係などにより、広がったり曲りくねったりした。それは道路という觀念からは程遠い代物で、むしろ冒険でさえあった。中国から地中海までの直通路程は六ヵ月以上もかかったという。隊商は日中は警備の手を借りて身を守り、夜はオアシスや城廓都市などに安全な宿を求め、休養をとるといふ非常に難渋に満ちた旅であった。

〔アジア・ハイウェイに甦えるシルクロード〕シルクロードは不完全なものであったにせよ、長い長い間にわたって、東西二つの偉大な文明を結ぶ唯一の道路であった。そのシルクロードの没落は、どうして起ったのであるか。その原因は二つ考えられる。①蒸気船の發明によりアジアとヨーロッパをつなぐ陸路が海路により取って代られたこと。②スエズ運河の開通によって、ヨーロッパとアジアとの間の航路が一気に短縮されたこと。シルクロードは、こうした産業革命のあおりを受けたのである。しかし皮肉なことには、スエズ運河の開通から約百年過ぎた今日、いわゆる第二次産業革命によって、交通のモータリゼーションと道路構築方法の刷新により、シルクロードが近代的粧いで甦えろうとしている。ヨーロッパではすでに国際的なハイウェイが広がっている。南北アメリカではアラスカからケープ・ホーンまで四万六千キロにも達するパン・アメリカン・ハイウェイが建設されつつある。アジアでも、都市

とその周辺では自動車化が急速に広がり、村落地域にも及ぼうとしている。アジアの諸国は第二次大戦後に独立したのがほとんど全部で、いずれの国もその経済・社会・文化の開発発展のためには、国内・国際道路の整備が必須の条件であることを強く認識した。その結果各国で近代的道路の建設が進められるにつれて、そこに新しいアイディアが生れた。それは古い伝統のシルクロードに代る新しいアジア・ハイウェイの建設であった。この考えを最初に思いついたのは、エカフニそのものであった。エカフニの樹てたアジア・ハイウェイ計画は、理想に満ちたものであったが、決して現実を軽視したものではなく、かつ過去の歴史——シルクロードの——に根ざしたものであった。そして政治的・文化的・経済的・社会的な可能性に挑戦する野心を持ったものである。まさにしっかりと地に着いた計画であるといえる。」

シルクロードの起源 アジア大陸は高峻な諸山脈によって数個の大区画に分たれ、各区の交通はこれら諸山脈によって阻まれ、しかも大陸の東南正面は海洋に面しながらも、古代では貿易風を利用する小船の幼稚な航海しか行われず、中国とインドの間でさえも海洋連絡は事実上行われなかった。こうして大陸内諸地域の交通はきわめて限定され、各地域は孤立的状態にあった。しかし、内陸の西半部は広漠たる平原でこれを交通に利用することができた。大平原の北部は草原地帯（ステップ）であり、遊牧民の生活の場となり、古くからユーラシア大陸を通ずる自然の交通路——ステップ路をなしていた。南部平原は乾燥地帯に属し大部を砂漠におおわれながらも、オアシスが散在しており、これをつなぐオアシス路は事実上唯一のアジア内陸交通の役目をおうことになった。いわゆるシルクロードはこれであり、そのルートは付図に示す通りである、

シルクロード要図



シルクロードの東端は、中国本土の西端、ゴビ砂漠の縁端に位置する敦煌（交通基点は近くの玉門関）で、天山山脈とコンロン山脈によって囲まれるタリム盆地（タクマカラン砂漠）の南北の縁辺を経て、南都サマルカンドを通りパミール高原を越え、テヘラン、バグダード經由シリアの地中海海岸に出るものである。このルートのパミール以西の部分は、今日のアジア・ハイウェイのルートと重なりあっている。

シルクロードの機能  
シルクロードを往来して、商品の運搬・売買・旅行者の運搬に当る機関は隊商（カラヴァン）である。隊商はその頭首に率いられる駱駝群（通常十数頭から数十頭、多いときは数百頭に上る）とこれに相当する駝夫によって組織される。隊商の行動するオアシス路の線上に位置して仲継基地の役目に当るのがオアシス都市である。オアシスには天然のものと、人工を加えたものの二種類がある。典型的な人工オアシスはおもにイランにおいてみら

アジア・ハイウェイの世界的意義

れる。それは当時の住民の知慧と労働の結晶により構築された地下水道でイランではガナートと呼ばれている。オアシスは農耕民族や遊牧から農耕に転じた民族が定着して集落をなし、漸次商業民族を容れて都市国家を形成するに至ったものである。オアシス都市は駅伝制度を設け、隊商のために宿営・休養・市場等のサービスを提供し、かつ隊商の警護の任に当る。それがため交通の要衝に当る重要なオアシスは周囲を取り巻く城廓を構え、遊牧騎馬民族の襲撃から隊商および自己を守った。これら城廓都市は一つの国家形態を取っている。都市国家は隊商を保護する代償として、隊商から通行税ないし取引税の形で受益者負担の性格をもつ税金を取立て財政収入とした。オアシス都市の住民は商人が主体であり、周辺の農産物や市内の手工業製品、隊商のもたらす輸入商品の売買によって利益をあげた。こうして都市に繁栄がもたらされた。

隊商によって運ばれ、取引された商品は、ひとりシルクロードの名にふさわしい絹ばかりでなく、東西さまざまな特産物であった。試みにこれら品目を年代に拘らずあげてみると次ぎの通りである。①中国の輸出品——生糸・絹製品・茶・漆器・陶磁器・金属製古鏡等 ②中国の輸入品——Aローマならびに大秦国（ローマン・オリエント）方面から琥珀・めのう・ガラス・ガラス器・寶石類・膠・サフラン・犀角・犀皮（鍍製作用）等、Bペルシア方面からガラス器・銀器・楽器・各種工芸品・錦・胡服（ヘルシア風の衣服）・胡帳（同上フェルト製壁掛け類）・絨緞・胡床（同上折畳み式椅子）・葉剤・香料・農作物の種子、苗木・ぶどう・うまごやし・胡麻・胡瓜・胡豆（そら豆）・胡蒜（んにく）・胡桃（くるみ）・にんじん・ぎくろ等） 貂皮・等）。

これら諸品目を通覧すると、農産物など生活必需品もみられるほかに、当時の貴族文化が要求する美術工芸品が大

部分を占め、これら美術品の貿易に伴い、文化や芸術が駱駝の背中に乗って交流されたことがわかる。

シルクロードをめぐる諸民族・諸国家の活動 アジアとヨーロッパとはすでに述べたように有史以前から幾筋かの交通路で結ばれていた。その代表的なものがシルクロードであったが、その貫通するアジア大陸の内陸部——いわゆる中央アジアの地は万年雪を頂く峻嶺あり、広大な砂漠ありで、交通上きわめて不利な地理的条件のもとにあった。

その上この地域は文字通りアジア大陸の中枢部を占め、世界史上重要な幾多の民族が興亡し、接触した結果数々の大事件が展開したのであった。中央アジア内部においては北部草原地帯では早くからアジア系統民族に属するモンゴル人・トルコ人あるいはその混血とみられる匈奴などの遊牧民族とヨーロッパ系統民族のアーリア人（イラン人・インド人）の如き半牧半農ないし商業的民族が活動し、各々の民族発展に努力してきた。そして外部からはより大きな民族集団国家を率いるペルシアのダリウス大王・ギリシア人アレキサンダー大王、漢の武帝・唐の太宗・イスラムのアップース朝・チンギスハーン・チムール大帝などの大君主が、相次いで侵入し、縦横に暴れまわった。こうしてシルクロードをめぐる中央アジアから西アジアの地域は諸民族諸国家間の政治的軍事的闘争の舞台となったが、同時に平和的な経済交通あるいは文化交流の道が開発維持されてきたこともまた事実であった。

中央アジア諸民族の活動 古代における中央アジア内陸北部の乾燥砂漠草原地帯では農耕が困難なので、水草を追って家畜を飼う遊牧生活が営まれた。住民は移動に便利な簡単な住居——天幕生活を営んで地縁性が薄く、富の蓄積が困難であった。この北部乾燥地帯が農耕に適する南部湿潤地帯と接する中国北部の辺境とパミール西部・アフガニスタン・北イラン方面の住民は、北部の遊牧と南部の農耕との混合ともいふべき牧畜農耕生活を営んでいた。

〔スキタイ族〕 東部ではモンゴル人が遊牧生活を営んでいたが、新石器時代アーリア系といわれる遊牧民スキタイ族が西方から東進してモンゴルに拠り動きはじめた。彼らは青銅製武器で武装した騎馬民族と化し、遊牧農耕民族を征服し掠奪をほしのままにした。

〔匈奴〕 下って前五世紀頃、モンゴルに匈奴が起った。匈奴はモンゴルとトルコの混血といわれているが、スキタイにならい青銅製武器を持つ騎馬民族として、優れた機動力と戦闘精神を發揮して中国の北辺地帯から黃河流域の農耕地帯に侵入し、大規模な掠奪を始めた。前三世紀後半秦の始皇帝が万里の長城を築いたのも匈奴の侵入を防ぐためであった。匈奴と中国との対立は紀元後二世紀まで続いた。この間匈奴は天山山脈の南辺地帯に勢いを張りシルクロード貿易の利得をも収奪した。ここで漢との利害衝突が起り遂に漢軍のため大敗を喫し遠くヨーロッパ方面に移動し、西洋人から「フン」と呼ばれるようになった。

〔突厥〕 匈奴が姿を消した後も北方騎馬民族は依然存在を続けたが五、六世紀の頃トルコ系民族がこれに代り勢力を延ばした。すなわちアルタイ山脈のふもとから起った騎馬民族の突厥は中国の北境から中央アジアにかけて勢いを張り掠奪をほしのままにした。しかし時とともに突厥は騎馬民族の性格を変えて南方地域に定着して半牧・半農の生活を営むようになり、先任のアーリア系民族（主としてイラン人）にならって商業に従事するに至った。やがて彼らはアーリア系に代ってシルクロードの貿易においても重要な地位を占めるようになった。

〔ウイグル〕 その後隋・唐の勢力によって衰微した突厥は同じトルコ系のウイグル族によって取って代られた。ウイグルは約一世紀にわたって勢いを振ったが、九世紀中葉、これまたトルコ系のキルギス部に撃たれて四散した。そ



のうち東トルキスタン方面に移ったものは、遊牧から農耕の生活に転じ、さらに商工業に従事するようになった。ウイグルはある程度進歩した文化をもち、民族的自覚の域に達していた。彼らは先住のアーリア系民族を追い出しあるいはこれをトルコ化した。トルキスタンという地名はこのような事情に基づくものである。

〔アーリア族〕 アーリア族は最初中央アジアの西部カスピ海地方に拠って、初め農主牧従の生活を営んでいたが、前二〇〇〇年頃民族移動を始めた。その一部はヨーロッパにはいつてヨーロッパ人となり、一部は小アジアに入りアラビア人、エジプトではエジプト人となった。他の一部は三つの流れに分れて①イラン高原にはいったものはペルシア・アーリア（イラン人）②インドにはいったものはインド・アーリア（インド人）となり、③トルキスタン方面にはいるものもあった。

トルキスタンにはいったイラン人は商業民族化してオアシス都市を作って定着し、都市内外の商業とシルクロードの仲継貿易の仕事に従事した。そのうち最も活躍したのはサマルカンド方面に拠るイラン系ソグド人で、彼らの足跡はいわゆる西域から北は新疆モンゴルにまで及びサマルカンドを中心とするソグド商業圏を形成するに至った。

以上みてきた中央アジア諸民族の活動の背後には、匈奴・突厥・ウイグルなどモンゴル・トルコ系の北方遊牧民族とアーリア系イラン人を中心とする南方農（商工）民族の勢力均衡の問題があった。両勢力は生活物資交換の面で相互依存の關係にあったが、南方定着民族は北方遊牧民族の権力關係に基く不平等交換によって損害を受け、かつ常に政治的軍事的危険にさえさらされていた。やがて北方民族は遊牧から牧畜農耕の生活に転換することによって、南方の農（商工）民族と曲りなりにも平和的共存關係にはいった。しかしトルコ系北方民族は量的にもイラン系民族を制

圧し、一部ソグド人の如き商業民族を残して、大部分のものをこの地域から追出し、あるいは彼らをトルコ化することに成功した。

中央アジアと東西諸大国の勢力関係 「アケメネス朝・ペルシア」 前六世紀イランにアケメネス朝・ペルシアが起り、オリエント統一に成功するとともに、中央アジアおよびインドの西北部に達する地方をも征服し、ダリウス一世（前五二一—四八六）の頃には空前の大統一国家——ペルシア帝国を建設した。ダリウス大帝は広大な領土を統一し、政治的安定と経済の繁栄を達成するため「王の道」と称する完備した公道網を建設し、駅伝制度を設け、要地には警備隊を配置した。東方に向う「王の道」はイラン高原の北部を通してから二つに分れ、北道は中央アジア、南道は西北インドに向った。北道は、先住のイラン系ソグド人が確立していたソグド商業圏の中心商都サマルカンドにおいてシルクロードの貿易ルートに結付いた。ダリウス大王は領内砂漠地帯の農業開発を進めるためガナートと呼ばれる地下水路の構築による人工オアシスを多数建設した。オアシスの増加はシルクロードの強化につながった。農業の開発が進んだ結果、イランの栽培植物（たとえばうまごやしウマゴヤシの如き馬の飼料や、ぶどう、くるみ、ごまなど）は東西貿易の重要品目ともなった。農業と並んで手工業が奨励され、衣類・靴・家具・敷物・金属製品・土器・化粧品等の消費財のほか、美術工芸品・装飾品などの文化財が生産され、これまたシルクロードに乗って輸出され、ペルシア文化の伝播にも役立った。

「アレキサンダー大王の東征」 アケメネス朝・ペルシアを滅したギリシア人アレキサンダー大王（前三三六—二三三）は中央アジア、インドの西北部にまで軍を進めた。大王は行軍の途中、メシエド・ヘラート・カンダハル・ガズニな

ど中央アジアの各地に、それぞれアレキサンドリア市を建設し、ギリシア人の植民を定着させた。都市はいずれも交通の要衝に建設され、各種の技術・工芸に秀でたギリシア人が生産と商業に従事した。これらギリシア商人はシルクロード貿易を盛んにして大きな利得をあげるとともに、大王の創造したヘレニズム文化の伝播にも貢献した。

〔ササン朝ペルシア〕 ギリシア人アレキサンダーの支配を脱しペルシア人の民族的自主性を取戻したササン朝はアケメネス朝ペルシアの栄光と版図を復活し、西は黒海から東は中央アジアにまたがる大帝國を建設した(三世紀後半)。ササン朝ペルシアはインド・ギリシアの文化を輸入しつつペルシア文化の復興を図りもってけんらん流麗を極めるササン芸術を生み、その所産にかかる美術工芸品をシルクロードのルートにのせ中国、さらには日本まで伝播させた。

〔漢の西域経営〕 東方からのシルクロードへの接近は、漢の武帝(前一四〇―八七)により積極的に行われた。漢朝も武帝の頃になると、国内は安定し、経済も未曾有の繁栄をきたして大に国力を充実した。この機会に武帝はこれまで中国の北境に大きな脅威を与えてきた匈奴を撃破する計画を立てた。それには匈奴勢力とその補給資源にあたる西域諸国との連絡を断つ必要があった。一方、漢はこの地域における匈奴勢力を排除することによってシルクロードの貿易を支配することができた。漢の武帝はこのような二重の目的を達するためいわゆる「西域経営」に乗出したのである。

武帝はまず西域の情報を得るため、「西域への使者」として有名な張騫を派遣した(前一三八)。張騫西使は十三年にわたる苦難と身命の危険を冒して帰国したが、その持帰った西方の珍貨や、バルチア・シリア・インドなどに関する詳細な情報は武帝をして東西貿易政策に踏み切りを与えた。当時西域地方には大小三十六のオアシス國があった

が、武帝は武力をもって匈奴勢力を排除した後、ここに軍隊を駐屯させ、貿易の安全を保障した。下って宣帝時代（前七四―四九）には西域駐在の將軍を西域都護すなわち総督に当る職に昇格し政治的支配を強化した。その後西域は平穩で漢の西方貿易は上昇の道をたどったが、後漢の明帝（二八―七五）の時代に匈奴は再び西域に脅威を与えたので、明帝は將軍班超をして匈奴を討たせこれを壊滅させた。班超は西域都護の任に就き巧妙な政戦略を用いてオアシス都市諸国をすべて漢に服属させ、シルクロードの貿易支配権を掌握した。班超は部下の甘英を使者として大秦（ローマ）に派遣して、これと友好通商の關係を開こうとした。甘英は途中商敵バルチア人に妨げられてローマ行きには失敗したが、西方に関する詳しい情報も携えて歸国した。その結果東西貿易はいっそう隆盛となり、恒帝（一四七―一六七）時代には大秦王安敦の使者が來朝して、兩國の友好通商關係の糸口が開かれた。

〔唐代の東西交通〕 唐は中国歴代のうち最も強大かつ繁栄をきわめた王朝であり西のローマ帝国とならび称される大帝国でもあった。唐は匈奴に代って西域に勢力を張るに至った突厥を排撃して東トルキスタンを完全に手中に収めた。唐はここに安西都護府や北庭都護府を置き屯田制度を拡充して、シルクロード貿易の安全を保障し、その発展を促した。この機会に中国商人は西域に進出したが、西方の外国商人もまた一層多くのものが沿線に集り、さらに中国特に唐の首都長安にも続々と流入した。これら外国商人は中国人から一樣に胡商（胡人の商人）と呼ばれたがソグド人が最も多く、これにペルシア人、アラビア人も加わった。胡人は商人のほか音楽・舞踊・美術工芸・技術などに長じた者が多かったので、長安にはペルシア・アラビアなどの珍しい芸術がもたらされた。彼らの異国趣味な生活様式、いわゆる胡風が貴族や一般の市民の間にひろがり、いろいろな胡風の商品も輸入された。

〔イスラム勢力の東漸〕 この頃中央アジア方面には、イスラムのアッバース朝の軍隊がペルシア軍を破りサマルカンドを占領し、シル河流域に侵入した。このようなアラビア人の東方侵入に刺激された唐の玄宗皇帝は安西節度使高仙芝將軍に命じてアラブ軍の討伐に当らしめたが、唐軍はサマルカンド西方のタラス河畔の会戦において空しく敗北を喫した（七五一年）。

唐軍を破ったイスラム勢力は、さらにこの地域に勢いを張る突厥を撃破して遠く北方草原に追払ったが、中央アジアを制するためにはなお存在する突厥の厚い壁を破らなければならなかった。ここでイスラムは武力解決の代りに突厥をイスラム教に改宗させ、これを平和的方法で包容するという政略に転換した。ここにトルコ系民族のイスラム教化の端緒が開かれ、すでに実現したイラン人のイスラム教化とあわせ、インドのイスラム教化への段階が準備されるに至ったのである。

〔モンゴル帝国〕 十三世紀に始ったチンギスカン（元の太祖）の西方経略はフビライ（世祖）によって完遂され、モンゴル帝国の版図はユーラシアにわたる膨大な地域に広がった。世祖はこのような世界的大帝国を統一支配するためダリウス大王のしたように大道路網の整備を行ったが、特に東西貿易の関係を考慮して、大都（北京）を起点とする並木のある公道を建設し、これをシルクロードに連結した。公道には駅伝制度と警備体制を整え、外国の使臣・官吏・内外商人等の旅行の便宜と安全を保障した。

世祖は北京に集ってくる西方外国人を色目人と称して優遇し、これを政府の要職や顧問職につけ、その西方文化の新知識を利用した（マルコ・ポーロの例）。これら新知識は天文・曆法・医術・軍事・工芸技術・敗政経済など広範囲

に及んだ。このような東西交通の発展によって、西方の宗教・学芸が中国に流入し特にイスラム教およびその文化が中国文化に大きな影響を与えた。イスラム教は元代で清真教と呼ばれ中国内地に広がった。

〔チムール帝国〕 モンゴル帝国の一部であった西トルキスタンのモンゴル三汗国を併せチムール帝国を創立したチムールは自らチングスカンと祖先を同じくするといひながらトルコ民族の力を結集して、周辺諸国を征服して領土を拡張し東は中央アジアおよびインドのそれぞれ一部を西はダマスカス・バグダードを攻略し、広大な版図を形成した（一四世紀後半）。チムール帝国の繁栄を支えたものは商業・貿易によって得た巨大な富であり、チムールの定めた首都のサマルカンドは当時シルクロードの要衝として国際的な大市場として空前な賑いをみせた。チムールはイスラム教徒であり、またその武力の源泉はトルコ兵であったので、チムール朝はイスラム・トルコ文化の拠点となり、学術・文芸・美術・建築等のめざましい発展が見られた。

〔インドと中亞・西亜〕 インドが中央アジア・西アジアと再接近したのは、前六世紀ベルシア帝国のダリウス大帝の軍が侵入して、パンジャブ地方を占領しその一州とした時に始まり、ついで前四世紀アレキサンダー大王の軍がインドス河流域に侵入した。前四世紀になるとマウルヤ朝（三代にアショーカ王を出した）がアレキサンダーの残留部隊を一掃して北インドを統一した。四世紀の初め、インドにグプタ朝が起り、南インドの一部を除く領域に大帝國を建設した。唐僧法顕・玄奘・義浄が相次いで来訪、仏教を中国に伝えたのもこの時代のことである。インドが混乱の時代にはいった八世紀以後からアラビア人・トルコ人・アフガン人（トルコ人と混血のイラン系）などのイスラム教徒のインド侵入が始まり、インドの歴史に一転機を画した。アラビア人のインド侵入は八世紀の初めイスラム勢力のアッバ

イス朝によってインド西北部に向って行われた。その後インドに対してはアフガニスタン方面からトルコ系のガズニ朝、アフガン人のゴール朝、モンゴルのチンギスカン、アフガン人のハルジー朝、トルコ系のトグルク朝などの軍隊がこもごも侵入し、インドの西北部を占領したが、十四世紀の末にはチムール大帝の軍隊が侵入し、デリーを占領するに至った。このようにしてインドは八世紀から十五世紀にわたり、イスラム教徒であるアラビヤ人・トルコ人・アフガン人により、西北部インドの地域をほとんど継続的に支配された。

このようなインドへのイスラム教徒団の侵入の後詰めとしてインド全体をイスラム化したのがムガル朝（ムガルはモンゴルの訛り）である。ムガル朝の基礎を置いたのははかならぬチムール大帝の子孫バーブルである。彼はチムール朝の滅亡後、西トルキスタンのフェルガナ地方の統治に当たっていたが、一五二六年インドに侵入しかつてのチムール大帝占領の故地デリーに都してムガル朝を建てた。バーブルの孫アクバルは都をアグラに移し四方を征服しデカン方面を除くインドの大部分とアフガニスタンを含む広大な版図を有するイスラム大帝國を建設した。そしてインドはパミールを通じてシルクロードの幹線に結びつき、北は中国、西は西アジア方面との文物交流の糸口を開いたのである。

シルクロードをめぐるアジア内陸における古代・中世のアジアの有力な諸民族・諸國家の勢力の抗争、従ってその隆替の状況はほぼ上述の通りであるが、これを今日でいう民族主義的運動の面からみれば、東西にわたる主要回廊では西方からのイラン人、ギリシア人、アラビヤ人およびトルコ人と東方からの中国人、モンゴル人およびインド人のそれぞれの勢力の拡大闘争が行われ、南北ではモンゴル人、トルコ人およびその混血人と中国人ならびに西方諸國人

との間の勢力拡大の闘争が行われた。中央アジアはこれら闘争の回廊であった。同時に諸民族・諸国家は、この闘争の回廊をシルクロードとして平和的な東西文物の交流を続け共存共栄の実をあげてきたのである。有史以来最も早く西方からアジアに向って勢力を延ばしたダリウス・ペルシア大王が「王の道」を中央アジアにまで推進建設して東西貿易に強い意欲を示した事實は、ペルシアの古い言い伝えに「商人ダリウス」といわれた大王の性格をよく表わしている（岩村忍博士）。これによって征服のための征服とさえいわれ勝ちな古代帝王の脳裏にも、民族・国家の文化・生活圏の拡大と内容の充実のためには国際的文物の交流が緊要なことが意識されていたことが想像されるのである。

アジア・ハイウェイの現代的意義と課題 エカフエがアジア地域経済協力の一環として取り上げたアジア・ハイウェイ計画を、古い伝統をもつシルクロードの近代版にたとえることが意味のあるものであるかどうかについては上述のアジアハイウェイの歴史的背景の記述によって不十分ながらも判断の資料を提供したとして、最後にアジア・ハイウェイの現代的意義ないし課題といったような問題を取上げ、この小論の締括りとすることにしたい。

一、アジア・ハイウェイは、かつて東西両世界の文物交流のためのハイウェイであったシルクロードに代って、アジア諸国、特に中央アジア内陸諸国の通商交易を盛んにするとともに各国経済の近代化のため貢献しなければならぬ。一九六六年深田久弥氏を隊長とするシルクロード踏査隊の副隊長としてつぶさに現地を実査した長沢和俊教授は、この点についての実感を次ぎのように述べている。

「シルクロードが廃れ、東アジアが海路によって、さらには空路によってヨーロッパと直結した結果、もはや世界最新の文化はアジア内陸に流れてこなくなった。世界の通信網・交通網から疎外されてしまった内陸アジア諸国は産



業・技術・学問・文化のあらゆる面で大きな遅れをとっている。内陸アジア諸国は立派な道路と優れた交通機関で緊密に連絡しあってこそ始めてアジア諸国全体の平和的繁栄がもたらされるだろう。このことはソ連領トルキスタンの実例をとってみても明らかであろう。ここではウズベク・タジク・トルクメンの諸共和国は、それぞれ立派なハイウェイと航空路でこれら地域内ならびにソ連本土と緊密に結ばれている。そのためソ連本土の技術はすぐにこの地方に伝わり、物資の交換や近代工業の発達によって高度の近代化が進んでいる。今や交通機関の進歩は道路さえ良ければ数千トン、数万トンの物資輸送も物の数ではなくなりつつある。アジア・ハイウェイ計画の実現は内陸アジアの後進性一掃のためにもきわめて重要な問題なのである。そういう意味から、今日のシルクロードは、中央アジア諸国の近代化という重大な意義をもって、アジア・ハイウェイという形で再生しつつあるといえよう。

二、アジア・ハイウェイは、あくまで平和の道、国際協力の道とし、決して闘争の道、戦争の回廊としてはならない。シルクロードは古代から近世まで一貫して維持されてきたが、その反面この地域においては諸民族・諸国家の間の対立抗争、ひいては大小の戦争が相次いで行われてきた。アジア・ハイウェイはアジアの地域経済協力の一つの重要な基盤として建設されるもので、はじめから平和の道たることを期待されている。しかし何分にもアジア・ハイウェイが貫通する国は十四カ国の多きに達しており、しかもほとんど全部の国が新興国であって政治的にも経済的にも自主独立体制の樹立を急いでおり、そのナショナリズム精神は偏狭とさえみられるほど強烈である。これら諸国を地域協力というトランスナショナルリズムの世界に溶けこますことは難中の難事ともいえよう。アジア・ハイウェイ計画が諸国の満場一致的支持によって採用されたとはいえ、各国の間から参加国の選択、ルート決定などについてはか

なり多くの意見が提出されたり、また計画の準備期間中に各国の間に射合いを伴う国境紛争が起つたりして計画の発想と決定の間には十余年の日子を経過したことを顧みると、今後アジア・ハイウェイが平和の道としてのみ成長してゆくかどうかは大きな問題である。

一方、アジア・ハイウェイはアフガニスタンの首都カブールと、同国西辺でイラン国境に近い要衝ヘラートの二地点でソ連の援助で完成した二条の近代的ハイウェイと結付いている。これら二条のルートはアフガニスタン北辺でソ連領トルキスタンに接続している。アフガニスタンとソ連とは政戦略的見地からも経済面からもきわめて緊密な関係にある。アフガニスタンは十九世紀以降、南下政策をとったロシアとインド防衛の見地からこれを阻止しようとするイギリスの係争地となった。第二次大戦後、アフガニスタンは東西冷戦の中で非同盟主義をとっていながらもソ連から空港・道路・灌漑・発電・各種産業・学校・病院等の建設に対する技術・資本の大幅な援助および武器の供給・陸軍、空軍の訓練などの軍事援助を受け、実質的にはソ連の衛星国的存在となっている。アフガニスタンの主要民族はトルコの血を混えたイラン系のアフガン人であるが、住民はイスラム教を信奉しており、隣邦ソ連領トルキスタンの住民との間には民族的・宗教的つながりが深い。しかもアフガニスタンの北半部は地形上ソ連領トルキスタンに向って傾斜しており、判然たる自然的国境を画していない。従って今なお遊牧生活を営んでいるウズベク族などの民族はトルキスタンとアフガニスタンに跨った地域にかなり多くのものが住んでいる。このような事情からアフガニスタンは地理的にもソ連向きの姿勢にあるものといえよう。アフガニスタンはパミール高原を機軸として、古来民族移動の回廊でシルクロードの要衝（幹線からインドへのルートの分岐点）でもあり、東西文化交流の十字路に位置してきた。ア

フガニスタンは今日もおソ連・中国・インド亜大陸さらには西アジア方面との勢力接触の中枢に位置している。その国内にアジア・ハイウェイが貫通しているところへ、ソ連の手に成るハイウェイ網が延びている現状は軽視を許さないところであらう。

アジア・ハイウェイはまた建設中のネパールを東西に横断するルートの線上で、「中国の道」——チベット国境コダリからネパールの首都カトマンズを結ぶコダリ道（一九六五年開通）と結びつくことになる。中国は目下コダリ道を西方のボカラに延長する工事を進めている。ネパールはインドにとって対中国関係の第一線的存在なので、インドは急いで米・英ソ連三国の資金的・技術的援助を受け前記ネパール横断のアジア・ハイウェイ工事の促進を図っている。

新たな「中国の道」がパキスタンにも通じた（一九七二年二月）。このトラックの通れる道路は中国新疆ウイグル自治区のカシニガルを起点とし、カラコルム山脈を越え、パキスタンのギルギット（カシミール）に達するもので全長六七〇キロ、うちパキスタン側二六〇キロ。中国は所要の工費と労力を全部負担するという。この道路は中・両国の友好・貿易の道路とされ、パキスタンでは「中国の道」Ⅱ「新しいシルクロード」としてもはやされているが、インドはパキスタンとの係争地カシミール地方に「中国の道」が延びてくることに神経をとがらせている。

以上述べたように、アジア・ハイウェイのルートは北辺の中ソ共産勢力の建設するハイウェイによって政戦略的クサビを打ちこまれる形ちとなり、ここにもアジア・ハイウェイが、昔のシルクロードが戦争の回廊ともなった歴史をくりかえす危険がある。

三、アジア・ハイウェイルートが貫通する内陸諸国の経済開発計画に対しては、内陸的性格から生じた一層の後進

性にかんがみ、特別な配慮にもとづく援助の方法が講ぜられなければならない。この点について大きな感銘を受けたのは川喜田二郎早大教授の表明された経済協力の六原則である。教授はネパールの開発に日本人独特の方法で協力することを念願とし、同国に長く滞在して、各国の協力方法を比較し、協力の新たな在り方を研究された。教授は特に東京工大山岳部のヒマラヤ登山隊の隊員四人がネパールに止り、村人と協力して水道と索道の工事に取組みこれを完成した体験からも貴重な示唆を受けられた。教授の六原則は次ぎの通り（朝日新聞社説四六・三・三）

①地域の住民が強く必要性を感じており、外国人の手を離れた後でも、自分で考え自力で建設することができるものであること。ネパールでは山から山への索道工事はこの点で適切である。索道を使って干し草を運べば労働の節約になり、児童の通学が容易になる。②住民自身にとって採算がとれるものであること。索道を作るに当って動力を要いづつるべ式の簡便なものにした理由はそれである。③村民の集会で村民自身が工事に合意するものであること。④大規模な政府間の協力事業の場合にも、それに先立って民間の有志が現地の住民と協力してパイロット・スタデイを行うこと。⑤経済援助に当って、第一段階では経済や技術の専門家が乗り出さず、地域の問題や住民の意識を広い立場で理解しうる人が、地域の調査・プロジェクトの選択に当ること。⑥住民とのコミュニケーションを円滑にするために語学の修得、有能な通訳との協力を図ること。

四、アジアの地域協力を具体的に進めるにはアジア・ハイウェイとならんで、アジア・シーウェイ（海路）の形成が必要となってくるだろう。この構想はエカフニ関係で有力なエキスパートとして知られる大来佐武郎氏によって示されたものでその要旨は次ぎの通りでわれわれの深い共感をよびおこすものである。アジア・ハイウェイの一部はマ

ラヤからインドネシアに伸びる計画になっているが、島国の国際輸送手段としてのアジア・ハイウェイはやや現実的な意義が薄いもののように思われる。大陸諸国と違って、島国の場合には沿岸輸送が最も安上がりで効果的な輸送手段である。沿岸海上輸送は、港湾の整備と船の建造によって足りるので、鉄道や道路に比べて、同じ輸送量に対して必要な資本がはるかに少なくてすむ。インドネシアからフィリピン・インドシナ三国・タイ・マレーシア・ビルマ等も島国ないし半島国であり、沿岸海上輸送が果しうる役割は大きい。このような見地から東南アジア以東の地域において、多数の島国ないし半島国が存在する地域に、港湾の整備と国内および近隣諸国との海上輸送航路を積極的に開発することによって地域生産力を高める効果はきわめて大きいものと思われる。その場合に日本の技術経験が生かされる余地も大きい。

五、アジア・ハイウェイ沿道諸国において広く信奉されているイスラム教のもってきた宗教的連帯感は今回の東バキスタン独立運動によって無残に挫折された感じがする。シルクロードの問題を中心にしてみてきた古代・中世の政治的・文化的・経済的国際関係の中でイスラム世界の果した役割は高く評価されなければならない。松田寿男早大教授はいう。イスラム世界が今日までも崩しがたいほどの根強さをもつことは認めなければならない。信仰で統一されたイスラム世界はいろいろな民族を呑みこんでこれを同化させ、吸収し、たとえ内紛や争闘を展開しても、異教徒に対して特に強い団結をみせる。またこの世界が商業主義で築かれて発展してきただけに、イスラム信仰をバックボーンとして形成された商業網の強靱さはまことに無類と評してよい。

このようなイスラム世界の連帯感・共同体意識がなぜ破綻を生ずるに至ったのか、われわれはソ連領トルキスタン

諸国におけるイスラム教の動向などについても調査しイスラム世界と現代社会の関連についても若干の所感をえたが、紙面の関係もあってここではその表明を省略させて載くことにする。

## 参 考 文 献

- Asian Highway Project-ECAPFE Bulletin, 1970, 12.
- David Wightman, *Toward Economic Cooperation in Asia-The United Nations Economic Commission for Asia and the Far East*, 1963.  
(D・ワイトマン著アジア経済協力の展開——エカフエ活動の評価と展望——日本エカフエ協会訳)
- NHK取材班著南と北(昭四五年)
- 大来佐武郎著アジアの中の日本経済(昭四三年)
- 日本地図学会史図研究部編世界史地図(昭二七年)
- ウィリアム・タンザー「偉大なる可能性—アジア・ハイウェイの背景(日本自動車連盟機関誌JAF一九七〇年一一月号)
- 鈴木俊著東洋史要説(昭四六年)
- 深田久弥・長沢和俊著シルクロード—過去と現在(昭四五年)
- 岩村忍著シルクロード——東西文化の溶炉(昭四五年)
- 松田寿男著砂漠の文化——中央アジアと東西交渉(昭四五年)
- 増田精一著砂に埋れたシルクロード(昭四五年)
- 伊藤仙太郎著東西文化の交流(昭四四年)
- Owen Latimore, *China-A Short History*, 1947.
- Owen Latimore, *The Situation in Asia*, 1949.