

## シルクロード今昔

佐藤 貴保 (大阪大学非常勤講師)

飛行機も大型貨物船もなかった時代、黒河中流域には砂漠地帯を横断し中国と中東・ヨーロッパを結ぶ一大交易路が通っていた。この交易路はかつて中国から絹織物が西方へ輸出された道であったため、一般に「シルクロード」と呼ばれている。仏教のほか、スイカ・キュウリ・ゴマなど日本でなじみの食べ物もシルクロードを経て西から伝えられた。シルクロードが前近代の中国や日本、ひいては世界の文化に与えた影響ははかりしれない。

交易は少なくとも2000年以上前には始まっており、多くの商人や旅行者が往来した。商品の輸送は、数十～数百頭のラクダに貨物を乗せ、隊列を組んで運搬するいわゆるキャラバン(隊商)によって行われていた。一頭のラクダに積み込める貨物は限られるため、軽量でありあまりかさばらず、かつ高価な絹織物や毛織物、宝石、薬剤などが主に運ばれた。現在のウズベキスタン・タジキスタンにいたソグド商人、新疆にいたウイグル商人、イスラム商人が隊商として活躍し、張掖や酒泉などのオアシス都市は中継拠点、隊商の居留地としても繁栄した。張掖には少なくとも800年前に黒河を跨ぐ橋が架けられていた。

一方、交易の経済的利権を求めて、様々な政治勢力がその中継拠点たる黒河流域をめぐり争った。中国の歴代王朝はこの地を守るために多くの兵士を派遣し、人々を植民させ、耕地を切り拓かせた。

現在、この地域の陸上交通の主役は自動車と鉄道である。かつてのシルクロード沿いに、国道312号



写真1 張掖市沙井鎮付近の国道312号線

線(上海—イリ)と中国鉄道蘭新線(蘭州—ウルムチ)が東西に並走、いずれも中国西北部の交通の大動脈である。高速道路の建設も進み、2006年現在、蘭州から酒泉市清水県まで開通。野菜や果物など積んだトラックや長距離バスが道路を行き交う。

もし、この地域を車で移動したら、行き交う車のナンバーにも注目してみたい。中国の車のナンバーは、所属の省・自治区・特別市の略号で始まる。当然のことながら甘(甘粛省)が圧倒的に多いのだが、その次に多いのは意外にも皖(安徽省)。豫(河南省)や魯(山東省)も多い。この地域は中国東部と深いかわりを持っているらしい。

鉄道は、2006年に蘭州から嘉峪関までの複線電化が完成。2005年秋には一本も見当たらなかった架線柱が、一年後に来て見るとずらりと立ち並んでいた。蘭州～嘉峪関というと、東京～青森に匹敵する長さだが、どうしてこんなに早く工事ができるのか。西部大開発にかける中国政府の意気込みを感じる。2005年に特快(特急)の硬座(普通席)に乗車したが、空調が利き、乗り心地は良かった。何より揺れがほとんどないことには驚いた。気温差の激しい内陸での保線はさぞ骨が折れることだろう。

列車の本数は旅客列車よりも貨物列車の方がはるかに多く、毎時2～4本程度。数十両編成のタンク車をよく見かける。石油を運んでいるのだろう。旅客列車は一日十数本程度で、切符を取るのはかなり大変。2005年に列車を利用した際には、額済納旗旅游局の納森氏に切符の手配で大変お世話になった。

タリム盆地での油田開発、パイプラインによる中央アジアからの石油輸送など、中国西北地域は全国の石油エネルギーを支える存在としてますます重要度を増しているという。21世紀のシルクロードはオイルロードとでも呼ばれるようになるのだろうか。



写真2 祁連山脈の麓を行く貨物列車(臨沢県にて)