

第2次世界大戦中のタイにおける日本軍と窃盗（上）

柿 崎 一 郎

目次

はじめに

1. 窃盗の概要
2. 電信線・金属線の窃盗
3. 繊維・金属の窃盗
4. 車両・石油の窃盗
5. 窃盗の背景

おわりに

引用資料・文献

はじめに

開戦から終戦まで日本軍が駐屯していたタイでは、日本軍が関係する窃盗事件が頻発していた。これには日本兵がタイ人の物品を盗む事例も含まれるが、圧倒的に多いのはタイ人が日本軍の物品や日本兵の私物を盗む行為であり、実に様々なものが窃盗の対象となっていた。日本軍の物資が保管されている駐屯地や倉庫に忍び込んで備品や食糧を盗むといったいわゆる泥棒による犯行から、電車の中で日本兵の財布を抜き取るスリ、眠り込んでいる日本兵の武器や私物を失敬する置き引き、軍用列車の物資を走行中に落とす「蹴り落とし運動（Khabuankan Thai Thip）」、路上や線路沿

いに張られている日本軍の電信線の切断など、様々な犯行形態が存在していた¹。

タイ人による日本軍の物資の窃盗の多さについては、多くの先行研究や回想で言及されている。例えば、ソーラサン (Sorasan Phaengsapha) はバンコクでは空襲の被害に遭うと、大人も子供も焼け跡から釘を抜いて集めたり、コンクリートから鉄筋を外したり、電線を盗んできたりしたとし、釘をバケツ一杯拾ってきては叩いて元通り使えるようにしたり、電線から中の銅線を取り出して売っている者もあり、日本兵はタイの人口は1,800万人だが盗賊は2,000万人いたとぼやいていたと述べている [Sorasan 1996: 165-166]。また、スーパーボーン (Suphaphon Chindamanirot) もチャオプラヤー川西岸のバンコクノイーでも、日本兵に見つかったら厳罰となることは分かっていたものの、物資不足の中でタイ人は泥棒にならざるを得なかったとの住民の回想に言及している [Suphaphon 2010: 264]。このような個別の窃盗事件への言及は数多くあるものの、窃盗の全体像を構築している先行研究は存在しない。このため、本論は第二次世界大戦中に発生した日本軍が関係する窃盗の全体像を構築し、その背景を分析することを目的とする。

資料については、日本軍が関係する交通事故を分析した柿崎 [2020a] [2020b] と同じく、タイ国立公文書館に保管されているタイ警察や合同憲兵隊 (Nuai Sarawat Phasom) が作成して合同委員会 (Khana Kammakan Phasom) や同盟国連絡局 (Krom Prasan-ngan Phanthamit) に送られた文書に数多くの事件・事故に関する記録に依拠する²。これらの記録は、基本的に日本側からタイ側へ通報に基づくものであり、日本側からタイ側官憲に対して窃盗が発生したので盗難品や犯人の搜索を要求する場合や、あるいは日本側で既に窃盗容疑者を拘束したうえでタイ側に身柄引き渡しを行う場合に、日本側からタイ側に対して窃盗の発生が知らされていたのである³。

以下、第1節では窃盗全体の概要について、件数の変化、発生箇所、被

害、窃盗容疑者に対する危害の点から検討する。次いで、第2節から第4節において窃盗件数の多い電信線・金属線、繊維・金属、車両・石油について、それぞれ件数の変化、発生箇所、形態、被害について分析する。そのうえで、最後に第5節にて窃盗全体の総括を行う。

1. 窃盗の概要

（1）窃盗の件数

日本軍が関係する交通事故は開戦直後と戦争末期の2つのピークがあり、後者が前者を上回ってはいたものの、窃盗については戦争末期への集中度が顕著であった。日本軍が関係した窃盗についての記録は、バンコクの場合は合同憲兵隊への日本側からの通報の他、日本軍憲兵が窃盗容疑者を拘束してタイ側に引き渡した場合も存在する。地方の場合は、日本側からの通報を受けて警察が捜査し、その結果がバンコクの警察局に報告され、警察局から合同委員会もしくは同盟国連絡局に報告があった事例が一般的である。このため、当然ではあるがタイ国内で起きたすべての日本軍に關係する窃盗が網羅されているわけではない。

図1は日本軍が関係する窃盗件数の推移を示したものである。これを見ると、開戦直後から1943年7～9月までは50件程度で推移しているが、その後漸増して1944年4～6月に100件を超えた後、1944年10～12月から急増していたことが分かる。件数が最も多かったのが1945年1～3月の343件であり、次いで4～6月の328件となっていた。記録された窃盗件数は計1,644件であり、そのうちの約6割が1944年10月以降に集中していた。なお、1945年7～8月の件数は107件と直前の期間に比べて大幅に少なくなっているが、これは窃盗件数の減少というよりも記録された件数の減少と見なすべきであろう。

また、交通事故とは異なりバンコクでの件数が相対的に少なくなっていた点も特徴である。バンコクでの窃盗件数は626件と全体の38%に過ぎず、

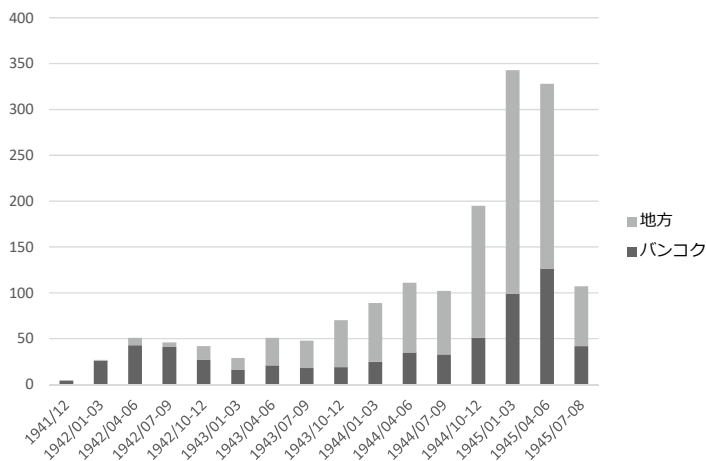


図1 窃盗件数の推移（1941～1945年）（単位：件）

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

地方での窃盗件数のほうが圧倒的に多くなっていた。しかしながら、図からも分かるように1942年中についてはバンコクでの窃盗件数が地方を上回っており、1942年1～3月の件数はバンコクが26件に対して地方はわずか1件のみであった。バンコクでは1942年4～6月に43件、7～9月に41件を記録しており、一旦減少して1943年半ばに20件程度まで減少していた後で再び増加し、1945年4～6月に126件と最高値を記録していた。このように、それほど大きなものではないが、バンコクでは1942年代半ばに小さなピークが存在していた。これに対し、地方については1942年中の件数は非常に少なかったものの、1943年4～6月からバンコクの件数を上回るようになり、その後もほぼ一貫して増加傾向にあり1945年1～3月に244件とピークに達していた。

この窃盗については、日本側が加害者となる件数も少なからず存在していた。表1のように、日本側が加害者となる件数は170件と全体の10%を占めており、バンコクでの件数が地方を若干上回っていた。一方で、タイ

表1 窃盗の加害者数の推移（1941～1945年）（単位：件）

期間	日本側		タイ側・不明		計
	バンコク	地方	バンコク	地方	
1941/12	4	-	-	1	5
1942/01-03	3	-	23	1	27
1942/04-06	2	1	41	7	51
1942/07-09	9	1	32	4	46
1942/10-12	2	-	25	15	42
1943/01-03	-	-	16	13	29
1943/04-06	-	7	21	23	51
1943/07-09	2	-	16	30	48
1943/10-12	6	4	13	47	70
1944/01-03	5	5	20	59	89
1944/04-06	10	6	25	70	111
1944/07-09	5	5	28	64	102
1944/10-12	6	11	45	133	195
1945/01-03	15	19	84	225	343
1945/04-06	14	13	112	189	328
1945/07-08	11	4	31	61	107
計	94	76	532	942	1,644

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

側・不明の件数については地方の件数のほうがバンコクを大きく上回っており、地方ではタイ側が加害者かあるいは加害者が不明の件数が圧倒的に多かったことになる。窃盗についてはタイ側が加害者で日本側が被害者となる事件が中心であることから不明もタイ側のほうに含めてあるが、計1,474件のタイ側が加害者か加害者が不明の窃盗のうち、561件が加害者不明の件数であった。これはすなわち窃盗事件が起こったものの容疑者が判別しなかった事例であり、記録された1,644件の窃盗件数のうち3分の1は容疑者が不明であったことになる。

日本側が加害者の窃盗も少なからず存在していたが、日本兵が加害者である事件は非常に少なかった。表2のように、日本側が加害者の窃盗では90件が日本軍によって雇われていたタイ人労務者によるものであり、日本

表2 窃盗の加害者と被害者（単位：件）

日本側が加害			
加害者		被害者	
タイ人労務者	90	日本軍	84
日本兵	30	日本商会	34
タイ・中国人従業員	25	タイ政府	13
中国人労務者	22	日本文民	13
労務者（その他）	8	住民	18
日本文民	1	日本兵	7
日本憲兵	1	タイ警官	1
計	177	計	170
タイ側が加害・不明			
加害者		被害者	
タイ人住民	706	日本軍	1,176
中国人住民	127	日本兵	137
タイ兵	39	日本商会	91
子供	23	日本文民	34
タイ警官	20	労務者	15
鉄道員	18	日本憲兵	13
サームロー運転手	18	捕虜	2
タイ人労務者	16	インド兵	1
中国人労務者	5	慰安婦	1
囚人	5	タイ人住民	2
公務員	1	タイ政府	1
その他	8	その他	1
計	986	計	1,474
不明	561		
総計	1,547		

注：複数計上されている事件も存在するため、加害者と被害者の件数は一致しない。

出所：NA Bo Ko, Sungsut より筆者作成。

兵が加害者である事件は30件しか存在しなかった。他方で被害者は日本軍が圧倒的に多くなっていたことから、日本側が加害者となる窃盗の大半は日本軍が雇用している労務者が日本軍の物品を盗んでいた事件であったことが分かる。日本兵が加害者となった窃盗のうち13件は被害者がタイ政府

となっており、日本兵がタイ側の資材や機材を勝手に用いていた事件であった。例えば、1945年5月13日にロッブリーでタイ軍が兵舎建設のために保管していた木材計800パーツ分を日本兵がトラック2台に乗せて勝手に搬出しており、現地から報告を受けた同盟国連絡局が濱田平陸軍武官に対して今後そのようなことをしないよう求めていた⁴。

一方、タイ側が加害者となっている事件については、タイ人住民が706件と最も多く、中国人住民が127件と次いでいることから、住民による犯行が圧倒的に多かったことが分かる。また、タイ兵による窃盗も39件と多くなっており、警官や鉄道員を含めてタイ側官憲による窃盗も少なからず存在していたことが分かる。被害者は日本軍が1,176件と圧倒的に多く、日本兵の137件、日本商会の91件と続いていた。全体的には日本軍の物品が盗まれる事例が多く、日本兵の私物の窃盗件数は少なかったことになる。ただし、これは記録された窃盗事件は基本的に日本側からタイ側に通報のあったものが多かったためであり、兵の私物の窃盗が少なかったことを意味するわけではない。なお、タイ側が加害・不明の事件にタイ人住民とタイ政府が被害者となっている事件が計3件存在するが、これらはいずれもタイ側の物品がタイ人に盗まれて日本側に売却されたものであった。例えば、1944年5月22日にはバンコクの合同憲兵隊に対して、警察からサムバンタウォン郡のサームイエーク消防署から盗まれた消火ホースがドーンムアンのツカサ部隊に売却されたと通報があった⁵。

盗まれた品目についても多岐に渡っていた。図2は品目別の窃盗件数を示したものである。電信線・金属線の件数が383件と最も多く、以下繊維230件、車両156件、金属製品153件、石油127件と続いていた。電信線・金属線の件数が圧倒的に多くなっているが、これは電信線の窃盗に関する苦情が日本側からタイ側に頻繁に寄せられていたためである。繊維については、日本兵の私服から日本商会在軍用に保管していた生地やテントに用いる防水布に至るまで様々な繊維製品が含まれている。金属製品も同様に、ボルトやナットのような小さな部品から鉄鍋のようなかなり大きなものま

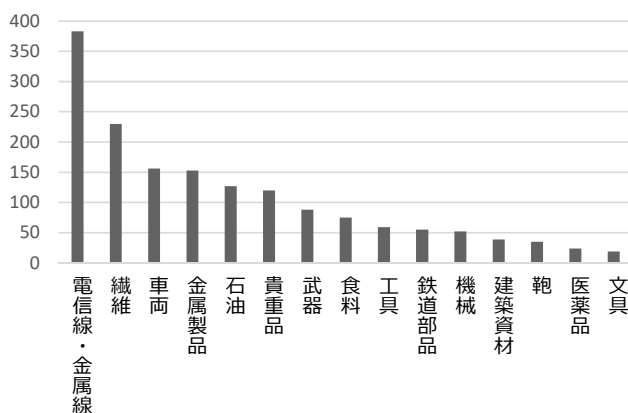


図2 品目別の窃盗件数（単位：件）

注：複数計上されている事件も存在する。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

で多種存在する。車両については自動車部品も含んでおり、最も多いのはタイヤの窃盗であった。

（2）窃盗の発生箇所

次に、窃盗の発生箇所について検討する。図3は窃盗の発生現場を示したものである。発生箇所が判別する中で最も窃盗が頻発していたのは駐屯地の258件であり、次いで線路の192件、路上の188件となっていた。駐屯地については日本軍の物品が多数保管されていることから窃盗の発生箇所として頻度が高くなるのは当然であるが、線路と路上については線路や道路に沿って敷設されている電信線・金属線の窃盗が多いために上位に含まれている⁶。以上の3ヶ所に次いで列車、駅、飛行場が並んでいるが、列車については後述する石油が典型的なように、軍用列車の積み荷の窃盗が大半を占めていた。それ以外の場所についても基本的には日本兵あるいは日本人がいる場所であり、日本側が被害を受ける事例が圧倒的に多いこと

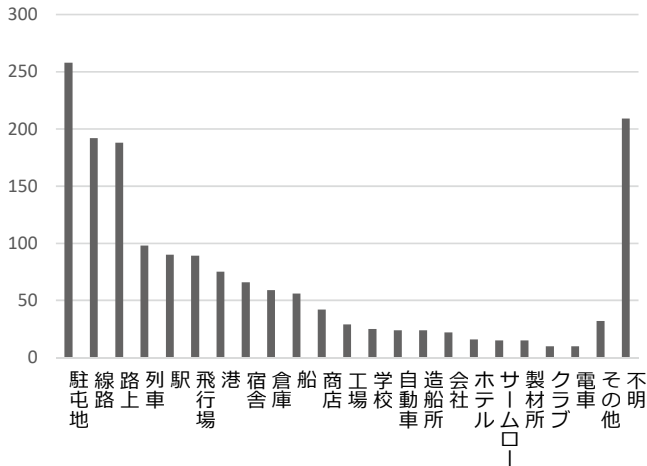


図3 窃盗の発生現場（単位：件）

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

からこれは当然のことであった。なお、サームローについてはサームローに乗車した日本兵の置き忘れた荷物が盗まれるケースが多く、計15件中8件が財布や現金などの貴重品の窃盗であった。例えば、1943年6月11日8時にオガタ中尉がウテンタワイ学校からバンコク駅（フアラムポーン）までサームローで向かった際に、現金500バーツなどの入った鞆を置いたまま駅に入り、戻ってくるとサームローが消えていたと合同憲兵隊に通報があった⁷。

バンコクでの窃盗の発生箇所についても、基本的には日本軍の駐屯箇所の多少に連動していた⁸。表3のように、郡別の発生箇所ではパトゥムワン郡が97件と最も多く、以下ヤーンナーワー郡の90ヶ所、バーンラック郡の73ヶ所、プラカノーン郡の63ヶ所、ドゥシット郡の62ヶ所と続いていた。他方で、旧市街の3郡（プラナコーン、ポムプラープ、サムパンタウォン）の件数は21件と少なくっており、駐屯箇所との相関性が見て取れる。また、バーンケン郡の件数も45件と比較的多くなっているが、これはほと

表3 バンコクにおける郡別窃盗の発生件数の推移（1941～1945年）（単位：件）

期間	バトウム ワン	ヤーン ナーワー	バーン ラック	プー カノン	ドゥ シット	バーン ケーン	旧市街	バーンカピ・ ラートクラバン	バンコク ノイ	その他 トンブリー県	不明	計
1941/12	1	1	-	-	1	-	-	-	-	-	1	4
1942/01-03	9	3	6	-	3	-	3	-	-	1	1	26
1942/04-06	10	2	2	7	9	9	2	-	-	-	2	43
1942/07-09	11	4	5	8	6	4	1	-	-	-	2	41
1942/10-12	6	2	2	5	7	1		-	-	1	3	27
1943/01-03	2	2	2	3	3	2	2	-	-	-	-	16
1943/04-06	4	1	5	1	2	4	1	1	-	-	2	21
1943/07-09	1	2	1	2	-	6	1	-	2	-	3	18
1943/10-12	2	3	1	1	1	2	2	-	3	-	4	19
1944/01-03	4	4	2	-	2	4	1	-	-	3	5	25
1944/04-06	5	4	4	4	4	4	2	-	1	1	6	35
1944/07-09	4	10	2	5	1	-	-	-	3	1	7	33
1944/10-12	10	4	2	5	3	1	1	-	10	3	12	51
1945/01-03	12	11	14	9	9	3	1	4	5	13	18	99
1945/04-06	14	22	19	8	7	4	3	8	4	5	32	126
1945/07-08	2	15	6	5	4	1	1	-	-	3	5	42
計	97	90	73	63	62	45	21	13	28	31	103	626

注：旧市街はプーナコーン、サムバンタウン、ボムプラーブの各郡である。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。



図4 バンコクの窃盗発生箇所

出所：NA Bo Ko, Sungsut他より筆者作成。

んどがドーンムアン飛行場での窃盗であった。なお、バーンカピ郡、ラートクラバン準郡については交通事故の発生はなかったものの、後述する電信線・金属線の窃盗が発生していた。

図4はバンコクにおける窃盗発生箇所を示したものである。これを見ると、窃盗の発生箇所は各地に散らばっているが、パトゥムワン郡やヤーンナーワー郡の駐屯地で多くなっていることが分かる。最も窃盗が頻発していたのはドーンムアン飛行場の42件であるが、飛行場はバンコクの中心部から約20km北に位置しているためこの図には示されていない。図中で最も件数が多いのはボルネオ埠頭の30件であり、以下バンコク港の25件、バンコク駅（ファラムポン）の17件、ナーンルーン競馬場の14件となっていた。駐屯地での窃盗が多いことは間違いないが、とくにボルネオ埠頭やバ

表4 地域別窃盗の発生件数の推移（1941～1945年）（単位：件）

期間	北部	東北部	中部上部	中部下部	東部	南部	計
1941/12	-	-	1	-	-	-	1
1942/01-03	1	-	-	-	-	-	1
1942/04-06	1	-	2	-	3	2	8
1942/07-09	-	-	-	4	-	1	5
1942/10-12	-	-	-	13	-	2	15
1943/01-03	-	-	5	7	-	1	13
1943/04-06	1	-	1	24	-	4	30
1943/07-09	-	-	-	22	1	7	30
1943/10-12	6	-	9	22	3	11	51
1944/01-03	11	-	16	20	-	17	64
1944/04-06	11	2	11	31	6	15	76
1944/07-09	11	-	6	31	4	17	69
1944/10-12	8	3	7	84	3	39	144
1945/01-03	11	3	5	175	17	33	244
1945/04-06	5	16	8	111	43	19	202
1945/07-08	-	10	4	39	11	1	65
計	66	34	75	583	91	169	1,018

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

ンコク港といった港での件数が多くなっている点が特徴である。なお、バンコクノイ郡とバーンカピ郡の鉄道沿いでも窃盗発生箇所が多くなっているが、これは電信線・金属線の窃盗であった。

ドーンムアン飛行場では航空部隊が様々な物品を保管しており、それらが窃盗の対象となっていた。最も頻度が高かったのは石油の8件であり、次いでタイヤと電信線・金属線が7件ずつ続いていた。ボルネオ埠頭は金属製品の窃盗が多く、25件中16件を占めていた。バンコク新港ではさまざまな物品が窃盗の対象になっており、最も多い繊維でも5件しかなかった。これらの駐屯地には様々な物品が保管されていたほか、駐屯地内には日本軍が雇っている労務者も多数働いていたことから、内部の者による窃盗が頻繁に起きていたものと言えよう。

一方、地方についてはやはり泰緬鉄道沿線が多くなっていた。表4は地

域別の窃盗件数を示したものであり、中部下部が583件と全体の6割弱を占めていた。次いで南部が169件となっており、こちらはクラ地峡鉄道沿線での件数が多かったためである。他方で、北部は66件と少なくなっており、とくに駐屯する日本兵が大幅に増加した1945年の件数が多くないことから、バンコクに報告された窃盗件数が少なかったことが想定される。同様の傾向は中部上部でも見られ、こちらはピークが1944年前半となっている。

図5は地方における窃盗発生箇所を示したものである。これを見るとやはり泰緬鉄道沿線とクラ地峡鉄道沿線で多くなっているが、それ以外にも件数の多い箇所が各地に点在していることが分かる。最も件数の多い郡は泰緬鉄道沿線のカーンチャナブリーの135件であり、次いで同沿線のバーンボーンの129件、クラ地峡鉄道起点のチュムボーンの83件、泰緬鉄道沿線のタムアンの71件となっていた。図のように、それ以外の地域においても北部のチェンマイ、ラムパーン、中部上部のピッサヌローク、ナコーンサワン、東北部のウボンなど件数の多い地点が存在しており、いずれも駐屯する日本兵の数が多くなっていた⁹。また、ナコーンパトムやサムットプラカーンなど中部下部には泰緬鉄道沿線以外にも件数の多い地点が存在していたことが分かる。すなわち、中部下部の件数の多さは必ずしも泰緬鉄道沿線の存在のみに起因するとは言えないのである。

その泰緬鉄道沿線の窃盗発生箇所を区単位で示したものが、図6となる。最も件数の多い区はバーンボーン郡パークレート区の49件であり、以下同郡ノーンコップ区の43件、タムアン郡ターロー区の41件、カーンチャナブリー郡のパークプレーク区の38件、バーンヌア区の27件となっていた。最も件数の多いパークレート区はバーンボーンの市街地の北側から東側に位置し、泰緬鉄道のコークモー（コームマー）駅やバーンボーンマイ駅が立地していた¹⁰。ノーンコップ区は泰緬鉄道の起点ノーンブレードウック駅が立地する区であり、駅周辺に多数の駐屯地が並んでいた。ターロー区はタムアン郡の西側にある区であり、泰緬鉄道の中央工場であったカオディン工場が存在していた。パークプレーク区とバーンヌア区はカーンチャ



図5 地方の窃盗発生箇所

出所：NA Bo Ko. Sungsut 他より筆者作成。

ナブリー郡の中心部に位置し、やはり多数の日本軍の駐屯地が立地していた。他方でカンチャナブリーの中心街よりも西では窃盗件数は非常に少なくなるが、これは日本軍の駐屯地数が減ることもさることながら、沿線人口が極端に少なくなるためである。なお、後述するようにこの付近での窃盗はほとんどが電信線・金属線の窃盗であった。

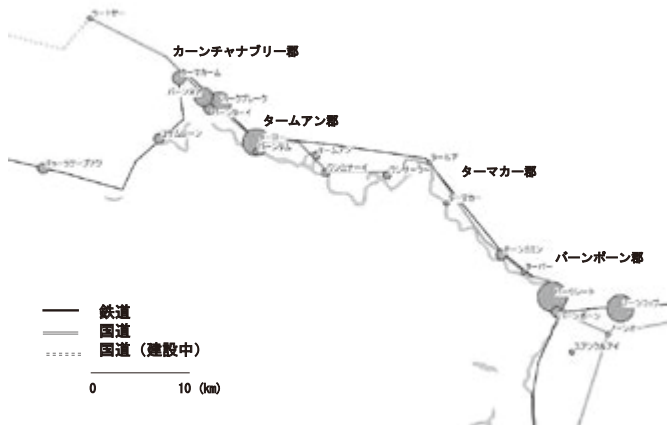


図6 泰緬鉄道沿線の窃盗発生箇所

出所：NA Bo Ko. Sungsut 他より筆者作成。

（3）窃盗の被害

これらの窃盗による被害については、被害額と被害量の情報が得られる場合がある。被害額については全体の約3割に当たる481件で記録があり、それを集計することで総額を算出することが可能である。一方、被害量についての記録は品目によって差があり、しかも同じ品目でも単位が異なる場合もあることから全体像の把握は容易ではない。このため、被害量については次節以降まとめた数字の得られるいくつかの品目のみ確認する。また、被害額とともに回収額についても記録がある場合があるが、これについては盗難品が見つかったものの記載がない場合が多く、数値が得られるものは193件しかない。このため、実際には盗難品が回収されたものの回収額に含まれていない事例が少なからず存在している。また、盗難品の金額は被害者側、すなわちほとんどが日本側からの申告額であり、物価の高騰によって同じ品目でも時期によって評価額が異なる場合がある。

表5は被害額と回収額を期間ごとに集計したものである。これを見ると、被害額は1942年代前半に2万パーツ程度あり、その後一旦減少するも1943

表5 窃盗の被害額と回収額の推移（1941～1945年）

（単位：パーツ）

期間	被害額	回収額	回収率（％）
1941/12	-	-	-
1942/01-03	20,446	86	0
1942/04-06	23,399	632	3
1942/07-09	4,700	1,300	28
1942/10-12	805	-	0
1943/01-03	1,324	240	18
1943/04-06	26,246	3,475	13
1943/07-09	28,449	3,396	12
1943/10-12	42,581	15,975	38
1944/01-03	55,798	19,961	36
1944/04-06	374,485	186,972	50
1944/07-09	304,234	39,608	13
1944/10-12	249,065	54,405	22
1945/01-03	1,745,530	252,956	14
1945/04-06	647,670	126,359	20
1945/07-08	1,444,686	53,254	4
計	4,969,417	758,618	15

注：被害額が判明した窃盗のみを対象としている。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

年半ばに再び2万パーツ台に戻り、その後1944年4～6月から大幅に増加し、1945年1～3月に175万パーツと過去最高値を記録していたことが分かる。1件あたりの被害額は1パーツから100万パーツまでと多岐に渡っており、100万パーツの被害が出た事例は1945年7月9日にスラターニー県ターチャナ郡ノーンワイ駅に到着した軍用列車から日本とジャワで印刷したタイの紙幣計100万パーツ分が盗まれたことが発覚した事件であった¹¹。また、これに次ぐ72万パーツの被害が出た事例も紙幣の盗難であり、1945年1月16日22時に南線のペップリー駅で72万ルピー分のルピー貨の入った箱3箱が軍用列車の停車中に盗まれたものであった¹²。なお、平均被害額は1万331パーツであり、被害額が記録されている事件は比較的被

害額の多い窃盗事件であったことになる。

一方、回収額については被害額とは必ずしも連動しておらず、金額は時期によって大きく変動している。最も回収額の多かった事例は1944年4月20日にバンコクのスリヤーノンホテルでクラ地峡鉄道建設の請負業者のサタニマサイチが26.5万バーツ相当の物品を盗まれた事件で、公安警察（Tamruat Santiban）が捜査したところタイ人チャーイ（Chai Siriphong）ら4人が盗んだことが分かり、彼らを拘束して調べたところ計14万5,846.65バーツの現金と預金を保持していたことが判明した事件であった¹³。この事件がこの期間の被害額と回収額をどちらも引き上げた主要な要因であり、回収率も50%と高いものとなっていたのである。

回収率については、最低の0%から最高で50%までと数値に幅があり、とくに顕著な傾向はみられない。窃盗件数自体は戦争末期に集中していたが、1944年10～12月と1945年4～6月がほぼ20%であることから、この時期にとくに回収率が低くなったというわけではない。最後の1945年7～8月の回収率が大幅に低下しているが、これは上述の100万バーツ分の紙幣の窃盗事件が発生し、かつ回収された記録がないことが主要な要因である¹⁴。その他にも、終戦までに盗難品が発見されなかったものや、発見されたもののバンコクへの報告を行わなかったものが含まれていた可能性もある。全体としての平均回収率も15%であり、記録のある窃盗のみではあるが回収率は決して高くはない。

一方、窃盗容疑者の検挙件数については盗難品の回収率よりもはるかに高くなっていた。図7は窃盗容疑者の検挙件数と検挙率を示したものである。記録された窃盗のうち62%にあたる1,008件で容疑者が逮捕あるいは殺害されており、その数はやはり窃盗件数が急増する戦争末期に集中していることが分かる。検挙率については全体的に漸減傾向にあり、1944年10～12月から1945年4～6月までは50%台の低い水準となっていた。開戦直後の検挙率は高い傾向にあり、1942年7～9月に最高値の87%を記録していた。この時期についてはとくに地方における窃盗件数が少なく、記録さ

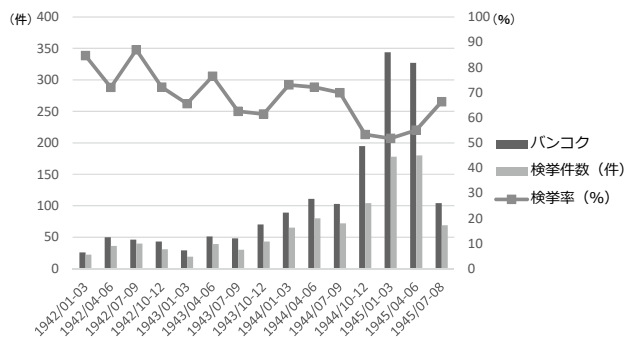


図7 窃盗容疑者検挙件数の推移（1942～1945年）

注：検挙件数には容疑者を殺害した件数も含む。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

れた窃盗事件も日本軍の物品が盗まれて容疑者が逮捕されたものを中心であったことから、逮捕率が必然的に高くなっていたということもできる。

盗難品の回収率よりも容疑者の検挙率のほうが圧倒的に高かった要因は、やはり窃盗事件の記録によるものである。容疑者が逮捕あるいは殺害された事件が1,008件あったものの、被害額が判別した件数が481件で、そのうち回収額が判別した事件数はわずか193件でしかなかった。盗難品が発見されたことが確認できる事例の数は575件存在するので、こちらで計算すれば回収率は35%に増加するものの、それでも容疑者の検挙率に比べれば低い¹⁵。このような違いは、窃盗事件の記録の中に容疑者は逮捕したものの盗難品の処遇については触れていないものが少なからず存在することに起因している。

次の図8は窃盗容疑者の処分についてまとめたものである。これは図7で取り上げた1,008件を対象としたものであり、日本側に検挙された件数が全体の69%にあたる695件、タイ側に検挙された件数が26%にあたる258件、容疑者が殺害された事例が5%の55件であった。すなわち、窃盗事件の容疑者を日本兵や日本軍憲兵が検挙した事例が約7割、タイ警察や合同

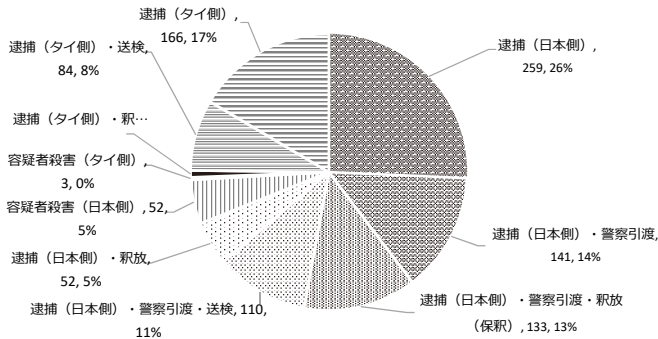


図8 窃盗容疑者の処分（単位：件・%）

注1：処分が判明した窃盗のみを対象としている。

注2：容疑者の一部のみの処分の場合も含む。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

憲兵が検挙した事例が約3割であったことになる。このうち、検挙したところまでの記録しかないものが日本側で259件、タイ側で166件と全体の約4割を占めていた。次いで、日本側が検挙してからタイ側の合同憲兵や警察に身柄を引き渡した件数が141件となっており、さらにその後タイ側が釈放した件数が133件、タイ側が送検した件数が110件となっていた。タイ側への身柄引き渡しについても、その後どのように処分されたのかは判別しない。

このように、窃盗容疑者の処分については検挙までで記録が終わっている約4割と日本側からタイ側に身柄が引き渡された14%についてはその後の処分が判別しない。残る55%については、殺害された5%を除けば送検された件数と釈放（保釈）された件数がほぼ半分ずつであった。

（4）窃盗容疑者への危害

窃盗容疑者が殺害された件数は計55件存在したが、実際に窃盗事件で少なからぬ容疑者が死傷していた。図9は窃盗で死傷した容疑者数の推移を

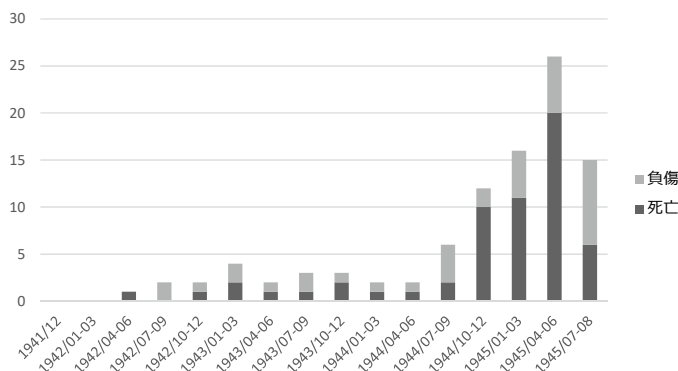


図9 窃盗で死傷した容疑者数の推移(1942～1945年)(単位:人)

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

示したものである。実際に死傷した容疑者の数は死亡59人、負傷37人の計96人であり、死亡者のほうが多かったことになる、図のように1944年4～6月まではそれぞれ数人しかいないものの、その後急増して1945年4～6月には計26人と最高値を記録していた。死亡者についてはこの期間の20人が最高値であるが、負傷者については1945年7～8月の9人が最高値となっていた。死傷数については明らかに窃盗件数の変化と関係しており、窃盗件数が急増した戦争末期に死傷者も集中していた。

次の表6は死傷者とその加害者の内訳を示したものである。タイ側の死傷者は89人、日本側の死傷者が7人であるが、日本側はすべてタイ人労務者であるので実質的な死傷者はタイ人及び中国人ということになる。住民の死傷者が圧倒的に多いが、タイ兵・警官も5人含まれていた。なお、不明の7人はタイ側に含めてあるが、日本軍の労務者の可能性もある。一方、加害者については日本側が83人、タイ側が3人であり、労務者やタイ警官による事例も存在するが、やはりほとんどが日本兵の手によるものであった。すなわち、日本軍の物品を盗みに来たタイ人に日本兵が危害を加え、負傷させたり死亡させていたのである。なお、死傷者が出た窃盗事件は計

表6 窃盗による死傷者と加害者の内訳（単位：人）

死傷者			
タイ側		日本側	
タイ人住民	71	タイ人労務者	7
タイ人労務者	3	計	7
中国人住民	3		
タイ兵・警官	5		
不明	7		
計	89		
加害者			
日本側		タイ側	
日本兵	74	警官	3
日本憲兵	3	計	3
労務者	6		
計	83		

注：複数計上されている事件も存在するため、加害者と被害者の人数は一致しない。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

86件存在するが、このうち日本側の誤解による事例が8件、容疑者がまだ窃盗を行っていなかった未遂事件が22件存在した。誤解による死亡者が発生した事件は4件あり、うち1件は1945年8月5日19時にベップリーで日本兵約30人がタイ人ベオ（Phaeo Khumkoet）を刺殺したもので、日本兵が腕時計を盗んだ犯人と誤解してベオらを追いかけ、暴行を加えたうえで刺殺したものであった¹⁶。

これらの事件のうち、死亡者が3人と最も多かった事件が2件存在する。このうちの1件は、1944年11月19日2時にドーンムアン飛行場に近いバトゥムターニー県ラムルークカー郡の日本軍の駐屯地に保管してあった石油缶7缶を盗賊が盗み出したところで日本軍の警備兵に見つかり、3人が射殺されてタイ兵サガー（Sa-nga Thongchuang）が捕まった事件であった¹⁷。一方、負傷者が最も多かったのは1943年8月10日夜に泰緬鉄道沿線のカーンチャナブリー郡パークプレーク区の駐屯地で起きた窃盗事件であ

り、容疑者8人が日本側に捕まり警察に引き渡されたが、このうち5人が日本軍憲兵に拷問を受けて負傷したものであった¹⁸。

このような日本兵による窃盗容疑者への発砲について、タイ側は過剰な対応であるとして反発していた。1942年8月の時点で、守屋精爾陸軍武官から合同委員会に対して、窃盗事件が後を絶たないとして、日本軍は今後警備兵が窃盗容疑者を見つけた場合はその場で拘束し、もし抵抗した場合は刺殺あるいは銃殺して構わないと命令を出したとタイ側に伝えていた¹⁹。その後、カーンチャナブリーで日本軍の警備兵が何者かに射殺された事件をふまえて、日本側は1942年12月には不審者が駐屯地に近づいてきたら警備兵が銃を構えて「誰だ」と2～3回尋ね、もし盗賊であれば武器を使うか逮捕するとの命令を出していた²⁰。これに対し、タイ側は日本語で「誰だ」と聞いてもタイ人には分からないと懸念を示したものの、日本側は昼間には見間違いはないものの夜間は誤解を与える可能性があるので、住民を駐屯地には近づけないようにすべきであると主張していた²¹。

なお、タイ側が日本側の過剰対応に反発していた事例はあったものの、これらの死傷者に対する慰謝料の支払いは記録がある限り死亡者7人、負傷者2人の計9人に過ぎず、うち負傷者の1人は日本側による治療であった。おそらく死亡者に対する最安値の50バーツが支払われたであろう事例については、1943年8月5日にドーンムアン飛行場で日本軍のタイ人労務者ムーン（Mun Pongsong）らが電信線の窃盗容疑で日本兵に捕まり、警備兵の詰所に連れていかれる途中に脱走したところを撃たれて死亡した事例であった²²。この事件では、タイ側が武器も持たない容疑者を背後から銃撃したのは過剰対応であると非難し、日本側が被害者の父親に支払う慰謝料をせいぜい50～100バーツと主張した点にも不満を表明していた²³。一方、最高額は1,000バーツであり、これは1945年3月23日にバーンポーンの泰緬鉄道コークモー（コームマー）駅で警官サムアーン（Sam-ang Khirivong）が日本軍属に精米の窃盗犯と疑われて射殺されたものであった²⁴。残る2件はそれぞれ150バーツと300バーツしか支払われていなかった

たことから、この1,000パーツの慰謝料は終戦直前とはいえタイ官憲に対する例外的なものであったと言えよう。

2. 電信線・金属線の窃盗

（1）窃盗件数の変化

電信線・金属線の窃盗は件数の最も多い窃盗であった。どちらも金属でできたワイヤーである点に変わりはなかったが、電信線の場合は皮膜で覆われている場合もあった²⁵。また、ごくわずかではあるが有刺鉄線や導火線、さらに電線も含まれていた。件数的には電信線が圧倒的に多く、電信線以外の金属線の窃盗件数は計383件中21件しか存在しなかった。これらの電信線・金属線は主に鉄道や道路に沿って敷設されているものであることから、他の品目とは異なり窃盗可能な場所は駐屯地に限定されるわけではなかった。

図10は電信線・金属線の窃盗件数の推移を示したものである。これを見ると、電信線・金属線の窃盗件数は窃盗全体の件数よりもより戦争末期に集中していることが分かる。最大値は1945年1～3月の113件であるが、1944年7～9月までの件数は多くてもせいぜい20件程度であり、1944年末から急速に件数が増えていたことが分かる。なお、1945年7～8月の件数が極端に少ないが、これは窃盗自体が減ったというよりもむしろ報告される件数が減ったものと考えられる。

地域別の件数では、地方のほうがバンコクよりも圧倒的に多くなっていた。バンコクの件数が81件なのに対し地方の件数は302件であり、他の品目と比べてもバンコクでの窃盗件数の比率は低くなっていた。それでも、初期については地方での窃盗が非常に少なかったことから、1942年中はバンコクの件数のほうが多くなっていた。バンコクでも1945年1～3月と4～6月にはそれぞれ17件ずつまで件数は増えたものの、最後の1945年7～8月の窃盗は皆無であった。地方については1942年中の窃盗はほぼ皆無で

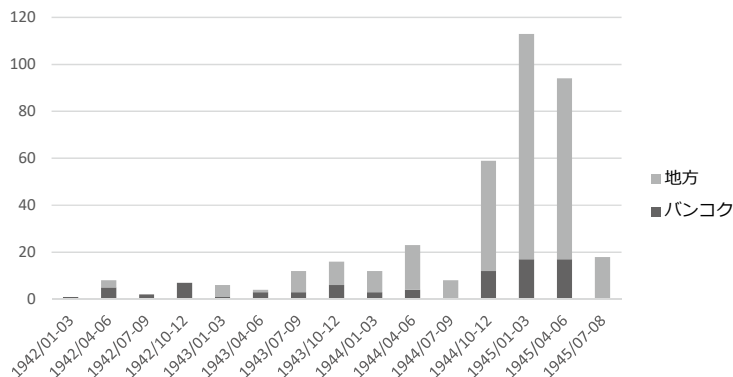


図10 電信線・金属線窃盗件数の推移（1942～1945年）（単位：件）

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

あり、1944年末から件数が急増して1945年1～3月に最高値の96件に達していた。バンコクよりも地方での件数が多くなっていたのは、上述のように窃盗可能な場所が必ずしも駐屯地に限定されないことと、都市部よりも人目の少ない農村部のほうが犯行を行いやすいためであろう。

このため、電信線・金属線の窃盗については夜間のほうが多くなっていた。図11は窃盗が行われた時間帯をまとめたものであり、情報が得られた計200件の事例を対象としている。これを見ると、21時台と22時台がそれぞれ18件ずつと最多となっており、以下6時台の13件、2時台と8時台の12件ずつが続いていることが分かる。午前9時までは変動があるものの、その後は日中の件数が少なく、20時以降件数が急増していることからやはり夜間に窃盗が集中していることが分かる。なお、朝の6～8時については、正確な窃盗時間は不明なものの朝になって盗まれていたことに気が付いた事例が含まれているために多くなっている面もある。

昼間の窃盗については、人家の少ない山間部で行われていることが多かった。10時から16時台までの間の窃盗件数は計25件あったが、そのうち9件は人家の少ない泰緬鉄道のカーンチャナブリーの市街地よりも西側の区間

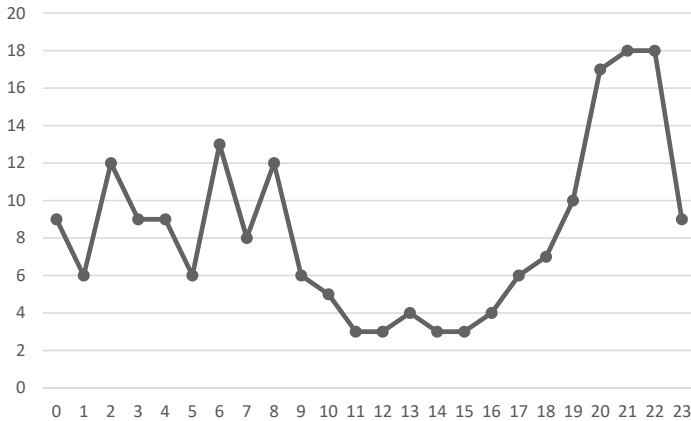


図11 電信線・金属線窃盗の発生時間帯（単位：件）

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

で発生していた²⁶。また、3件はプラチュアップキーリーカン～メルギー間道路のタイ側区間で発生しており、こちらも人家の稀な森の中を抜ける区間であった。しかしながら、バンコクでもこの時間帯に5件の窃盗が発生しており、うち4件は後述するように鉄道沿いで発生していた。

なお、電信線・金属線の窃盗については、6件のみが日本側がタイ側の電信線を窃盗した事例であり、残りは日本側の電信線・金属線が盗まれたものであった。いずれも日本側がタイ側の電信線を切断して他の目的に使用しようとしたものであり、例えば1945年7月19日11時に南線のラーチャブリーのメークローン川橋梁付近で日本軍の機関士ミカタがタイ人3人に橋梁際の電信線20mを切断させていたところを警官が見つけて捕まえ、確認したところ建設中の橋梁に使用するためであったと容疑を認めた²⁷。また、3件は1945年5月に中部上部のチャイウィブーン通りのペッチャブーン県内で発生しており、いずれも通過する日本軍の自動車が電信線を切断して橋に巻き付けて滑らないようにしたためであった²⁸。

（2）窃盗の発生箇所

電信線・金属線の窃盗については、電信線が敷設されている鉄道や路上での発生が圧倒的に多くなっていた。図12は電信線・金属線の窃盗発生現場を示したものである。これを見ると線路が165件と最も多く、次いで路上の151件となっていたが、その次の駐屯地は21件と大幅に少なくなっていた。これは電信線の窃盗は保管されている状態の物よりも使用中の物を切断して盗む形態のほうが多くなっていたことを示している。電信線は管理の都合上鉄道や道路などの交通路沿いに敷設するのが一般的であるが、盗む側から見ても自由に往来できる鉄道や道路沿いの電信線は格好の標的であったものと考えられる²⁹。

図13はバンコクにおける電信線・金属線の窃盗発生箇所を示している。最も件数の多いのはドーンムアン飛行場の8件であるが、この図には示されていない。次いで戦勝記念塔と南線ラーマ6世橋～タリンチャン間の5件ずつ、東線ファタケー～クローンルアンベン間と東線クロンタン駅の4ヶ所ずつとなる。敷設されている電信線が窃盗の標的になる事例が多いことから、日本軍の駐屯地よりもむしろ鉄道沿いでの窃盗件数が多くなっている点が特徴である。図のように、東線とトンブリー駅から西に延びる南線沿線で発生箇所が線路沿いに延びていることが分かる。先の表3でバーンカピ郡とラートクラバン準郡の数値が計13件となっていたが、これが東線沿いでの電信線・金属線の窃盗を反映したものであった。なお、ドーンムアンでも少なくとも3件が敷設されていた電信線の窃盗であり、2件は電信線の窃盗未遂事件となっており、うち1件は上述のムーンが射殺された未遂事件であった。

一方、地方での窃盗発生箇所は泰緬鉄道沿線とバンコク近郊に集中していた。図14のように泰緬鉄道沿線とバンコクの東西に発生箇所が多いほか、チュムポン、ナコーンサワン、バツタンバンなどそれ以外の地域での発生箇所が多い地域が点在している。最も発生件数の多い郡はやはりカーンチャナブリーの49件であり、以下バーンポンの36件、ナコーンパトムの

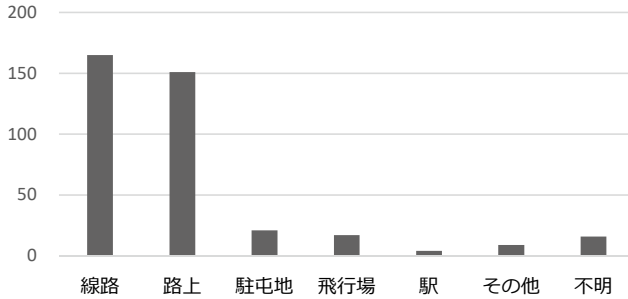


図12 電信線・金属線窃盗の発生現場（単位：件）

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。



図13 バンコクの電信線・金属線窃盗発生箇所

出所：NA Bo Ko. Sungsut 他より筆者作成。



図14 地方の電信線・金属線窃盗発生箇所

出所：NA Bo Ko. Sungsut他より筆者作成。

29件、チュムポーンとタームアンの19件ずつとなっていた。泰緬鉄道沿線やクラ地峡鉄道沿線で件数が多くなるのは窃盗全体の傾向と同様であるが、ナコンパトムが上位に入っている点が注目される。

実際に、電信線・金属線の窃盗については泰緬鉄道とクラ地峡鉄道沿線以外にも窃盗件数が多い箇所が存在していた。表7は地方における電信線・金属線窃盗件数の多い区をまとめたものである。これを見ると、最も件数

表7 地方における電信線・金属線窃盗件数の多い区（単位：件）

沿線	県	郡	区	件数
南線	ナコーンパトム	ナコーンパトム	ブローンマドゥア	16
泰緬鉄道	ラーチャブリー	バーンポーン	パークレート	15
南線・泰緬鉄道	ラーチャブリー	バーンポーン	ノーンコップ	13
泰緬鉄道	カーンチャナブリー	タームアン	タロー	12
泰緬鉄道	カーンチャナブリー	カーンチャナブリー	コサムローン	11
クラ地峡鉄道	カーンチャナブリー	カーンチャナブリー	チョーラケープアク	11
泰緬鉄道	チュムポーン	チュムポーン	ワンバイ	11
泰緬鉄道	カーンチャナブリー	ターマカー	ドーンカミン	10
泰緬鉄道	カーンチャナブリー	カーンチャナブリー	ターマカーム	9
泰緬鉄道	カーンチャナブリー	カーンチャナブリー	バーンヌア	9
ナコーンパトム～ バーンポーン間道路	ナコーンパトム	ナコーンパトム	ラムバヤー	9
バンコク～ チャチュエーンサオ間道路	サムットプララーカーン	サムットプララーカーン	バーンプー	8
バンコク～ チャチュエーンサオ間道路	サムットプララーカーン	バーンポー	クローンダーン	5
バンコク～ チャチュエーンサオ間道路	サムットプララーカーン	サムットプララーカーン	サムローン	5
バンコク～ チャチュエーンサオ間道路	チャチュエーンサオ	バーンパコン	ソーンクローン	5
泰緬鉄道	ラーチャブリー	バーンポーン	ターパー	5
バンコク～ チャチュエーンサオ間道路	チャチュエーンサオ	バーンパコン	バーンパコン	5

注：件数が5件以上の区を記載している。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

の多い区は南線沿線のナコーンパトム郡ブローンマドゥア区の16件であり、以下バーンボン郡のパークレート区が15件、同じくノーンコップ区の13件、タームアン郡ターロー区の12件と続いていることが分かる。また、表の中では下の方に位置するが、バンコク～チャチューンサオ間道路の沿線でも5件以上の窃盗が発生している区が計5区存在しており、この沿線でも窃盗が頻発していたことが確認できる。

泰緬鉄道沿線では、バーンボン郡内のパークレート、ノーンコップの各区が上位に入っているが、カーンチャナブリー郡内の市街地以西に位置しているコサムローン、チョーラケーブアク、ターマカーム区も件数が多くなっていることが分かる。とくにコサムローン、チョーラケーブアクについては駐屯する日本兵も少なく、発生した窃盗事件はほとんどが電信線・金属線の窃盗であった³⁰。ターマカーム区は泰緬鉄道最大のクウェーヤイ川橋梁が立地する区であり、大規模な駐屯地も存在していたことから電信線・金属線以外の窃盗もあったが、それでも半数以上が電信線・金属の窃盗であった³¹。

ナコーンパトムの窃盗頻発区はブローンマドゥア区が南線沿い、ラムパヤー区が道路沿いとなっているが、どちらもナコーンパトムとバーンボンの間に位置しており、とくにラムパヤー区内には日本軍の駐屯地も設置されていた。ナコーンパトムには終戦時にビルマから逃れてきた第33師団が存在し、日本軍の存在感が戦争後半から急速に高まった場所であった³²。他方で、バンコク～チャチューンサオ間道路沿線についてはそれほど日本軍の駐屯が多いとは言えず、バンコクと東部を往来する日本兵の通過地点としての側面のほうが強かった³³。

このように、電信線・金属線の窃盗が多い箇所は泰緬鉄道沿線とクラ地峡鉄道沿線の他、ナコーンパトム付近、バンコク～チャチューンサオ間道路のサムットプラカーンからバーンパコンにかけての海岸沿いの区間、そしてバンコク郊外の東線、南線沿いと特定の個所に集中する傾向があった。電信線については鉄道や道路沿いに敷設されていることから沿線のど

こでも窃盗可能であるが、実際には窃盗が頻発する地点は限られていたのである。これは電信線の窃盗を継続的に行う窃盗団が暗躍していた可能性を示唆するものである。

（3）窃盗の形態

電信線・金属線窃盗の形態は、切断が圧倒的に多くなっていた。図15は電信線・金属線窃盗の形態を示したものであり、形態が判別する件数のうちの94%が切断であったことが分かる。窃取は駐屯地などに保管されていたものを盗んだ事例であり、取得は落ちていたものを拾ったという事例であった。このうち、取得の事例では、1945年8月17日20時にカーンチャナブリーの日本軍憲兵が警察署に日本軍の物品の窃盗容疑者を逮捕に行くと通報し、市街地内に住むタイ人ティアン（Thiang Yurayat）の家に行ったところ有刺鉄線30mが袋に入れて隠されているのが見つかり、日本軍憲兵の取り調べ後に警察が事情を聞いたところ、前月にターマカームの日本軍の駐屯地跡で拾ったと供述していた³⁴。

電信線・金属線の窃盗形態は切断が最も多く、高所に張られていた電信線を切断したり、それを運んだりするためには人手が必要であることから、複数人での犯行が多くなっていた。図16のように、電信線・金属線の窃盗犯人は2～4人の事例が64%と最も多く、次いで1人の犯行が24%、5人以上が12%となっていた。複数人の例としては、例えば1945年3月1日21時にサムットプラカーン郡サムローンのパークナム通り沿いの村長から盗賊6人が日本軍の電話線を切断していると警備をしていた警官に通報があり、現場に向かったところ盗賊が切断した電話線を巻いている最中であり、盗賊が発砲してきたため警官との間で銃撃戦となったが、犯人は発砲を止めて日本軍の駐屯地内に逃げていった³⁵。逆に、単独犯の事例としては上述のティアンの例が挙げられるが、敷設されている電信線を1人で切断して盗むのは難しいと思われ、記録では1人しか逮捕されていない事例についても実際には複数人での犯行であった可能性もある³⁶。

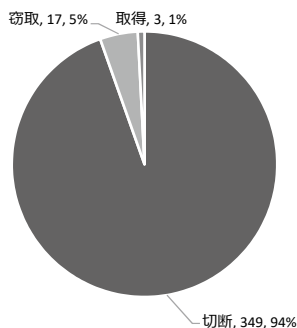


図15 電信線・金属線窃盗の形態（単位：件・%）

注：形態が不明なものは除いてある。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

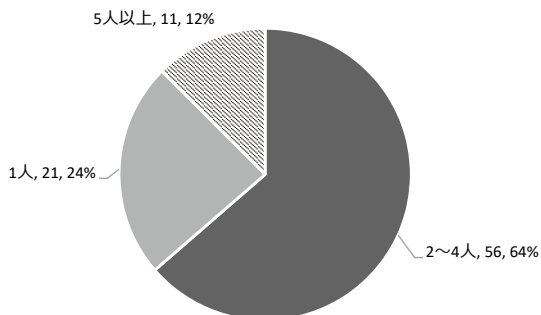


図16 電信線・金属線窃盗の犯人数（単位：件・%）

注：犯人数が不明なものは除いてある。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

電信線・金属線の窃盗犯が複数人であることが多かった点については、1回あたりの窃盗量と窃盗額からも推測することが可能である。表8は被害量と被害額が判別した事例について、1回あたりの被害量と被害額を集計したものである。電信線・金属線については被害量をメートル単位で

表 8 電信線・金属線の 1 回あたり被害量と被害額

(単位：件)

窃盗量	件数	比率 (%)
100m以下	44	14
101～500m	135	43
501～1,000m	56	18
1,001～5,000m	64	21
5,001～10,000m	7	2
10,001m以上	5	2
計	311	
窃盗額	件数	比率 (%)
100パーツ以下	7	7
101～500パーツ	15	15
500～1,000パーツ	22	22
1,001～5,000パーツ	35	35
5,001～10,000パーツ	8	8
10,001パーツ以上	13	13
計	100	

注：被害量、被害額が判明した窃盗のみを対象としている。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

示した記録が311件と比較的多く存在し、被害量の把握が容易である。被害量では101～500mの135件が最も多く、次いで1,001～5,000mの64件、501～1,000mの56件が続いており、平均すると1件あたり1,167mの電信線・金属線が盗まれていた。このうち、最も量が少なかったのは1943年10月10日21時にバンコク市内のチャオプラヤー川にかかるプット橋の電話線が40cm切断されたものであり、切断された電話線はその場に放置してあったことから日本側は妨害工作と推定していた³⁷。逆に、最も多かったのは1943年3月1日にスコタイで4万1,000mの電信線が盗まれた事例であった³⁸。40cmの窃盗であれば1人で十分可能であるが、やはり1,000mもあれば1人での切断、回収、搬出は難しかったものと思われる。

このピッサヌローク～ターク間道路では、件数こそ多くないものの短期間に大量の電信線が盗まれていた。表8のように1万1m以上盗まれた事

例が計5件存在するが、そのうちの3件がこの道路沿いに敷設されていたものであり、窃盗期間も1943年前半に集中していた。窃盗量が判別する事例は計4件あり、総延長は9万m、すなわち90km分に及んでいた³⁹。判別する限りの窃盗量は約360km分であったことから、4分の1がこの道路沿いで盗まれていたことになる。これらの電信線は日本軍がビルマ進攻を行った際に敷設したものの、その後は全く使用されておらず、この時期には起点のピッサヌロークを除いて日本兵の駐屯箇所も存在しなかった。このため、誰も管理していなかったことから一度に大量の電信線が盗まれていたのである⁴⁰。

一方、被害額では判別する100件のうち最も件数が多かったのが1,001～5,000パーツの35件であり、次いで501～1,000パーツの22件、101～500パーツの15件となっていた。平均額は4,512パーツであり、窃盗全体の平均被害額よりはかなり低くなっていた。1万1パーツ以上の件数も13件存在し、最高額は1945年1月25日20時半に泰緬鉄道沿線のターマカー郡で盗まれた2,000m分の電話線の5万パーツであった⁴¹。ただし、日本側が示した電信線・金属線の価格は事例によってかなりの差があり、この5万パーツ分の被害の事例は1m当たりの単価は25パーツであるが、同じ時期に単価が1mあたり2パーツという電信・金属線の窃盗も存在した⁴²。

(4) 窃盗の被害

電信線・金属線の窃盗被害は大きく、盗難品の回収量は非常に少なくなっていた。表9は電信線・金属線の被害量と回収量をまとめたものである。これを見ると、被害量の総計が約363kmなのに対し、回収量は約35kmと平均回収率がわずか10%であることが分かる。被害量が最も多いのは1945年1～3月の9万1,462mであるが、第2位の1943年1～3月の8万7,200mも僅差であることが分かる。これは上述したピッサヌローク～ターク間道路沿いの電信線であり、被害量で見た場合の最初のピークであると言える。なお、この約87km分の電信線は回収された記録が全く存在しておらず、

表9 電信線・金属線窃盗の被害量と回収量の推移(1942～1945年)

(単位：m)

期間	被害量	回収量	回収率 (%)
1942/04-06	62	-	0
1942/07-09	-	-	-
1942/10-12	1,130	-	0
1943/01-03	87,200	-	0
1943/04-06	5,860	-	0
1943/07-09	3,288	28	1
1943/10-12	4,950	1,264	26
1944/01-03	3,540	450	13
1944/04-06	6,075	1,422	23
1944/07-09	17,437	962	6
1944/10-12	44,023	2,412	5
1945/01-03	91,462	14,818	16
1945/04-06	64,780	13,840	21
1945/07-08	33,210	120	0
計	363,017	35,316	10

注：被害量が判明した窃盗のみを対象としている。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

全体の回収率を押し下げる役割も果たしていた。

回収量については1945年前半にそれぞれ1万mを超えており、被害量も多いものの回収率は20%前後となっている。それに対し、最後の1945年7～8月の回収量がほとんど存在せず、回収率も0%となっている。これは終戦直前のために回収に関する報告が届かなかった可能性もあるが、少なくとも現行犯で捕まって盗品を押収されるようなケースがほとんど存在していなかったことを示している。なお、この期間の被害量は約33km分であるが、電信線・金属線の窃盗記録の最終日は7月29日となっており、わずかに1ヶ月間で33km分の電信線・金属線が盗まれていたことになる。電信線・金属線の窃盗については1件当たりの窃盗量が多く、日本側も窃盗事件を頻繁にタイ側に伝えていたことから、窃盗事件の捕捉率は他品目よりも高かったものと考えられる。このため、1945年7～8月の被害量の多さ

と回収率の低さは、電信線・金属線の窃盗が終戦直前に急増していた状況を正確に反映していると言えよう。

電信線・金属線の窃盗における回収率も低かったが、容疑者の検挙率もやはり低くなっていた。図17は電信線・金属線の窃盗容疑者の検挙件数と検挙率を示したものである。検挙件数自体は計92件で、平均検挙率は24%であった。検挙率は期間によって変動が大きいが、窃盗件数が大きく増加する1944年末から1945年前半にかけての検挙率は20%程度と低くなっており、1945年7～8月によりやく35%に回復していた。ただし、この最後の期間に盗難された電信線・金属線がほとんど回収できていなかったのは上述したとおりである。いずれにせよ、窃盗全体の平均検挙率が62%であったことから、電信線・金属線の窃盗における検挙率は低かったことになる。

電信線・金属線の窃盗を防ぐために、日本側はタイ側に対して電信線の警備を要請し、タイ側では警官や区長、村長を動員して警備を行っていた。東部のバツタンバンでは1942年5月に電信線の窃盗が頻発し、窃盗が発生するたびに周辺の区長や村長に捜索を依頼するとともに、市内で夜間の警備を行っていた⁴³。同年11月には、日本側からの電信線盗難の苦情を受けてバンコク市内の日本軍の電信線の警備を警察が行うことで合意し、各警察署が警備する範囲を決めていた⁴⁴。その後、1943年11月には内務省から各県宛に通達を出し、区長、村長、住民が協力して電信線を警備し、とくに21時から2時の間と雨天時の警備を強化するよう求めていた⁴⁵。泰緬鉄道沿線でも1943年に入ってカーンチャナプリーの日本軍憲兵隊の要請でタイ警察による電信線の警備を始めたが、バーンポーンの日本軍憲兵が警官による警備を咎めたとしてタイ側は抗議していた⁴⁶。このような軍事鉄道沿線や日本軍の駐屯地内での警官による警備は日本兵の誤解を招くことから、原則として日本軍の軍用地内での警備にはタイ側は関与しないこととなり、1944年5月にはナコーンサワンでも電信線警備の管轄区域として、警官は駐屯地外のみを担当することで日本側と合意した⁴⁷。

しかしながら、日本側のみでの警備は限界があり、泰緬鉄道沿線では電

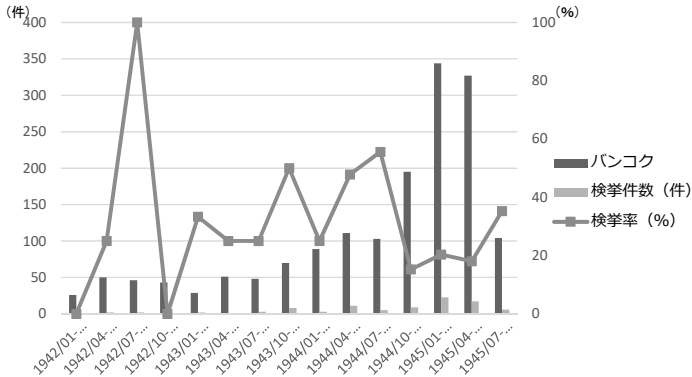


図17 電信線・金属線窃盗容疑者検挙件数の推移（1942～1945年）

注：検挙件数には容疑者を殺害した件数も含む。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

信線の窃盗が相次ぐことになった。このうち、バーンボーン～カーンチャナブリー間では並行する道路にも電信線が敷設されており、こちらは警官や住民が警備を行っていたが、鉄道についてはタイ側が一切関与しなくなった。1945年7月にカーンチャナブリー県知事が日本軍憲兵らと会談した際には、かつて村長や区長が鉄道沿いの電信線の警備に協力していた時期には電信線の盗難は少なかったが、現在は日本側のみで警備を行っているため誰が盗賊か見分けがつかず、結果として窃盗が増えていると県知事は指摘していた⁴⁸。

このようにタイ側が軍用地内の警備に協力しなくなったのは、タイ側による電信線の警備が日本側に盗賊と誤解されるという事件が発生したためでもあった。1945年6月10日22時にバンコクのラートクラバン準郡のタップヤーオ区の住民4人が東線沿いの電信線の警備をしていたが、雨が降ってきたために雨宿りをしていたところ、トロッコ（rot yok）でバンコク方面から来た日本兵5人が彼らを盗賊と誤解して捕まえ、彼らは郡長が発行した警備員の証明書を見せたものの日本兵は4人を連行し、途中で逃げ

出した彼らに対して発砲して3人を射殺した⁴⁹。最終的に日本側も非を認め、3人の遺族に対して1人150～300バーツの慰謝料を支払った⁵⁰。軍用地でないにも関わらずこのような事件が起こったことでタイ側の態度がさらに硬化したことは、疑いの余地がない。

(「下」に続く)

註

¹ この言葉は自由タイ運動 (Khabuankan Seri Thai) を真似てつけられたものと思われ、直訳すると「タイ蹴り落とし運動」になる。多くの場合は窃盗犯が日本軍の軍用列車に乗り込み、走行中に貨車の扉をこじ開けて積み荷を外に蹴り落とすものであった [Kowit 2000: 226]。

² これらの資料は軍最高司令部文書 (Ekkasan Kong Banchakan Thahan Sungsut) の中に含まれており、その大半は当時日本軍とタイ政府の間の連絡役を担っていた合同委員会およびそれを改組して設置された同盟国連絡局が所蔵していた文書であった。ここには戦時中に各地で発生した日本軍に関係する事件が内務省経由か警察局経由で報告されており、それらを集約することで国内各地において発生した事件の全体像を把握することが可能となる。また、バンコクにおいては日本軍憲兵との連絡役を担うタイ日合同憲兵隊 (Sarawat Phasom Thai-Yipun) が設置されており、その日報からバンコクにおける日本兵とタイ人との間に発生した事件に関する情報が得られる。合同委員会と同盟国連絡局については、吉川 [2010] を参照。

³ 中には警官が日本軍のものと思われる物品を所持している者を捕まえ、日本側に確認したところ日本軍の物品であったことが判明する例もあった。

⁴ NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/34 “Pho. Ditsaphong rian Maethap Yai. 1945/06/11”

⁵ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/50 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1944/05/23” 残る2件は自動車の窃盗であった。

⁶ 線路については192件中164件が、路上については188件中149件が電信線・金属線の窃盗であった。

⁷ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/22 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Tai. 1943/04/29”

⁸ バンコクでの日本軍の駐屯地はパトゥムワン郡が最も多く、以下ヤーンナーワー郡、ドゥシット郡が続いていた [柿崎 2020c: 131]。

⁹ 各地で駐屯していた日本兵の数については、柿崎 [2018] 表 3-12、3-13、4-6、4-7を参照。

¹⁰ コークモー駅は起点のノーンブレードック駅の西 2 km に位置し、ノーンブレードックに到着した貨車はこの駅で列車に組成されてからビルマ方面に向かっていった [NA Bo Ko. Sungsut 1. 12/278 “Rian Set. Tho. Sanam. 1944/05/24”]。なお、タイ側の記録にはコークモー駅とコムマー駅の双方が出てくるが、おそらく同一地点であったものと思われる。

¹¹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/286 “Pho. O. Ditsaphong Ditsakun sanoe Athibodi Krom Tamruat. 1945/07/19” これはタイ中央銀行が日本に印刷を発注し、日本とジャワで印刷した100バーツ紙幣8,000枚、20バーツ紙幣6.82万枚、10バーツ紙幣35.04万枚、5バーツ紙幣13.4万枚の一部であり、正確な窃盗額は不明であるがおおよそ100万バーツ程度と推測される。この事件については、日本銀行から当時タイに派遣されていた中島福三郎が「有史以来の巨額な盗難事件」と回想していた [南方会編 1969: 223-224]。

¹² NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/188 “Khaluang Pracham Changwat Chumphon thueng Athibodi Krom Tamruat. 1945/01/30” ルピー貨と書かれているが、おそらくビルマで発行していたルピー建ての軍票であったものと思われる。当時の公式な為替レートでは1バーツ1ルピーであることから72万バーツに換算したが、実際にはルピー軍票の価値はバーツよりもかなり低かったはずである。なお、この窃盗事件についてはその後盗難品が回収されたという記録はない。

¹³ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/135 “Phon. To. O. O. Adundetcharat sanoe Cho Po Pho. 1944/07/24” この窃盗事件は被害額が3番目に大きい事件でもあった。なお、具体的な窃盗品目は不明である。

¹⁴ 実際には盗難された紙幣の一部は回収されたものの、金額が不明なためここには含めていない [NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/286 “Pho. To. Pun Wongwiset rian Cho. Po Pho. 1945/07/31”]。

¹⁵ ただし、この575件の事例には盗難品の一部しか回収できなかったものが多数

含まれているので、件数では35%の回収率となるものの、盗難品の数量ベースの回収率は下がることになる。

¹⁶ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 2/228 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Phetchaburi thueng Athibodi Krom Tamruat. 1945/08/06”

¹⁷ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/166 “Phu Chuai Athibodi Krom Tamruat Fai Thurakan sanoe Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1944/12/27”

¹⁸ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 2/150 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Kanchanaburi thueng Athibodi Krom Tamruat. 1943/09/15” タイ側が日本軍憲兵に抗議すると日本側は傷の手当てをすると提案したものの、被害者が既に治癒したとして断り、代わりに休業補償を求めたものの受け入れられなかった。

¹⁹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 2/84 “Phu Thaen Fai Kongthap Bok Yipun Pracham Prathet Thai thueng Phana Than Prathan Khana Kammakan Phasom Thai-Yipun. 1942/08/18”

²⁰ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 1/23 “Prathan Kammakan Phasom thueng Ratthamontri Wa Kan Thuk Kasuang, Lekhathikan Khana Ratthamontri, Lekhathikan Sapha Phu Thaen, Lekhathikan Samnak Phraratchawang. 1943/01/11”

²¹ Ibid. “Pho. Tho. Pho. Ditsaphong sanoe. 1943/01/07”

²² NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 2/84 “Pho. To. Anan Unhalekka rian Chao Krom. 1943/08/06”

²³ Ibid. “Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit thueng Phana Thut Fai Thahan Bok Yipun Pracham Prathet Thai. 1943/09/30” 日本側は1942年8月の時点の命令を根拠に、逃げ出した容疑者に非があったと主張していた。

²⁴ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 2/18 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Kanchanaburi thueng Athibodi Krom Tamruat. 1945/03/25” 日本側は彼が精米窃盗犯であると主張したが、タイ側は彼らが泰緬鉄道沿線を警備中に日本兵に誤解されたと説明していた。

²⁵ 実際には電話線と表記されているもののほうが多いが、ここでは電信線に統一してある。

²⁶ 具体的にはカーンチャナブリー郡ターマカーム区以西の区である。

²⁷ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/272 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Ratchaburi thueng Athibodi Krom Tamruat. 1945/08/08” メークローン川橋梁は空襲で被災しており、当時日本軍は仮設橋を建設していた。

²⁸ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/277 “Khana Krommakan Changwat Phetchabun thueng Palat Krasuang Mahat Thai. 1945/05/31” おそらくバンコクからラムパーンに向かった第4師団の自動車部隊による犯行であったと思われる。この道路はピブーン首相のペッチャブーン遷都計画に基づいて整備された道路であったが、建設中であり自動車の往来は困難であった。

²⁹ 本来鉄道は人が自由に往来する場所ではないが、タイでは道路がない区間では線路脇のスペースが人の往来に用いられることはごく一般的であった。

³⁰ コサムローン区の窃盗件数15件のうち11件、チョーラケーブアク区の窃盗件数14件のうち11件が電信線・金属線の窃盗であった。

³¹ この区では窃盗件数16件のうち9件が電信線・金属線の窃盗であった。

³² 正確な人数は不明であるが、終戦時の日本兵の数は約1万人であった [柿崎 2018: 334]。

³³ サムットプラーカーン郡とバーンパコン郡には戦争末期に日本軍が駐屯していたが、正確な人数は不明である。

³⁴ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/151 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Kanchanaburi thueng Athibodi Krom Tamruat. 1945/10/03” これは連合軍の空襲によって移転した駐屯地跡と思われる。

³⁵ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 1/65 “Huana King Sathani Tamruat Nakhonban Samrong thueng Sarawat Tamruat Nakhonban Samut Prakan. 1945/03/03” 切断された電信線は1,289.60m、価格は2万5,780バーツで、日本側に返還された。

³⁶ 1人での犯行のうち最も窃盗量が多い事例は、1944年5月22日にドーンマアン飛行場で労務者頭のトム（Thom Buathum）が電線900mを盗んだ容疑で捕まった事例であるが、1人で900mの電線を盗み出すのは難しいことから、共犯者がいた可能性が高い [NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/50 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1944/05/23”]。

³⁷ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7/138 「通第97号 軍用電話線敵性障碍発生ノ件報告（通牒）1943/10/11」 日本側は当時トンブリー駅までの電話線の敷設工事中であったとし、日本兵の作業を目撃した者による妨害工作であると主張していた。

³⁸ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/42 “Palat Kasuang Khamanakhom thueng Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1943/05/27” これは同じ日に2ヶ所で盗まれたものであり、正確にはムアンカオ区で電話線2本計1万9,000m、カオレーン区で同じく電話線2本計2万2,000m分が盗まれていた。

³⁹ 他に91kg分の電信線が押収されている。

⁴⁰ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/42 “Palat Kasuang Khamanakhom thueng Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1943/05/27”

⁴¹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/189 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Kanchanaburi thueng Athibodi Krom Tamruat. 1945/01/31”

⁴² 例えば、1945年3月7日に同じくターマカー郡内で盗まれた電話線6,000mの単価は2パーツであった[NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/218 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Kanchanaburi thueng Athibodi Krom Tamruat. 1945/03/30”]。

⁴³ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/13 “Phu Bangkhapkan Tamruat Phuthon Khet 5 thueng Athibodi Krom Tamruat. 1942/06/29” 夜間警備は市内から1kmの範囲で行われていたが、その先での窃盗は続いていた。

⁴⁴ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/13 “Banthuek Phaen Kan Raksa Sai Thorasap Sanam khong Kong Thap Yipun. 1942/11/17”

⁴⁵ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/42 “Palat Kasuang Mahat Thai thueng Khana Krommakan Changwat. 1943/10”

⁴⁶ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2/26 “Banthuek Kan Prachum Rawang Sarawat Thahan Yipun kap Fai Thai. 1943/08/30”

⁴⁷ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/94 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Kanchanaburi thueng Athibodi Krom Tamruat. 1944/05/09”

⁴⁸ NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/39 “Banthuek Kan Sonthana Thai-Yipun Rueang Kan Prappram Chon Phu Rai lae Rapphit nai Kan thi Thahan Yipun Luklam Khao Khet Huangham Wang Saraphi Cho Wo. Kanchanaburi. 1945/07/27” 日本側は警察の協力を求めたが、県知事は泰緬鉄道には警察の権限は及ばないとして断った。

⁴⁹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 1/103 “Khaluang Pracham Changwat Phra Nakhon thueng Lekhanukan Ratthamontri Wa Kan Krasuang Mahat Thai.

1945/06/18” ただし、日本側は彼らが電柱に上っていたので発砲したと主張していた。

⁵⁰ Ibid. “Banthuek Kho Toklong Rawang Sarawat Fai Thai-Yipun lae Phanak-ngan Sopsuan Sathani Tamruat Chorakhe Noi Rueang Thahan Yipun Chai Awut Puen Ying Yam Ratsadon Thai thi Thongthi Sathani Tamruat Chorakhe Noi. 1945/07/12” このうち2人については未婚のため父親に150バーツずつ支払い、もう1人は5人の子供がいたため妻に対して300バーツ支払っていた。

引用資料・文献は（下）に一括して掲載する。

