

第2次世界大戦中の日本軍のタイ国内での展開② —後方から前線へ— (上)

柿崎 一郎

目次

はじめに

1. インパール作戦への対応
2. 飛行場と軍事道路の建設
3. タイの防衛強化
4. 日本軍の全面展開
5. 前線化するタイ

おわりに

引用資料・文献

はじめに

本論では、柿崎[2014a]、柿崎[2014b]の続編として、1943年10月末の泰緬鉄道の開通後から終戦までのタイ国内における日本軍の展開状況を解明する。開戦とともにマラヤとビルマへ進軍するために約10万人の日本兵がタイに入ってきたが、当初のタイは通過地としての役割を担い、部隊の通過とともにタイ国内の日本兵の数は一旦減少に転じた[柿崎 2014b: 79-82]。しかし、1942年半ばからタイとビルマを結ぶ泰緬鉄道の建設が始まると、鉄道建設のための日本兵や軍属が鉄道沿線に駐屯を始めるようになり、泰緬鉄道の補完のために1943年に入ってクラ地峽鉄道やチエンマイ～タウンゲー間道路の建設も始まると、タイ国内に駐屯する日本兵の数はさらに増加した。そして、1943年初めには泰国

駐屯軍が設置され、警備兵の駐屯も復活していたことから、タイは駐屯地としての機能を高めていたのである[Ibid.: 82-86]。

泰緬鉄道の開通から終戦までの時期は、それまで一貫として日本軍の後方の役割を担ってきたタイが前線へと変化していく時期でもあった。これはビルマ戦線での日本軍の劣勢によるものであり、連合軍による爆撃も徐々に活発化し、タイがより本格的に戦争に巻き込まれていく過程でもあった。このため、日本軍はタイ国内に駐屯する部隊を増強し、将来西方より攻めてくるであろう敵からタイを守るための防衛体制を強化していくのである。

本論では、柿崎[2010]の第3期（泰緬鉄道開通期：1943年11月～1944年12月）と第4期（路線網分断期:1944年1月～8月）を対象に、タイ国内の日本軍の展開状況を、日本側の戦史資料とタイ側の国立公文書館所蔵資料を用いて解明し、どこにどの程度の日本兵が存在していたのかを明らかにすることを目的とする。以下、1でインパール作戦向けの部隊輸送の状況を解明し、2で1943年半ばから始まった飛行場整備計画と軍事道路整備に関する日本軍の駐屯地の拡大について考察する。次いで、3で泰国駐屯軍が第39軍に改組後のタイ国内での日本軍の増強について、4で周辺諸国からの日本兵の流入でタイ国内の日本軍の存在感が急速に高まった状況を解明し、最後に5でこの間の日本軍の通過と駐屯の状況を総括する。

1. インパール作戦への対応

(1) 泰緬鉄道経由の輸送

タイ国内では日本軍がビルマへの進軍ルートとして泰緬鉄道、クラ地峡鉄道、チエンマイ～タウングー間道路の建設を進めており、その中で最も重要な役割を果たす泰緬鉄道が1943年10月25日に開通した[柿崎 2014b: 58]。ちょうどこの時期はインパール作戦の準備期であったこ

柿崎 第2次世界大戦中の日本軍のタイ国内での展開② 一後方から前線へー (上)

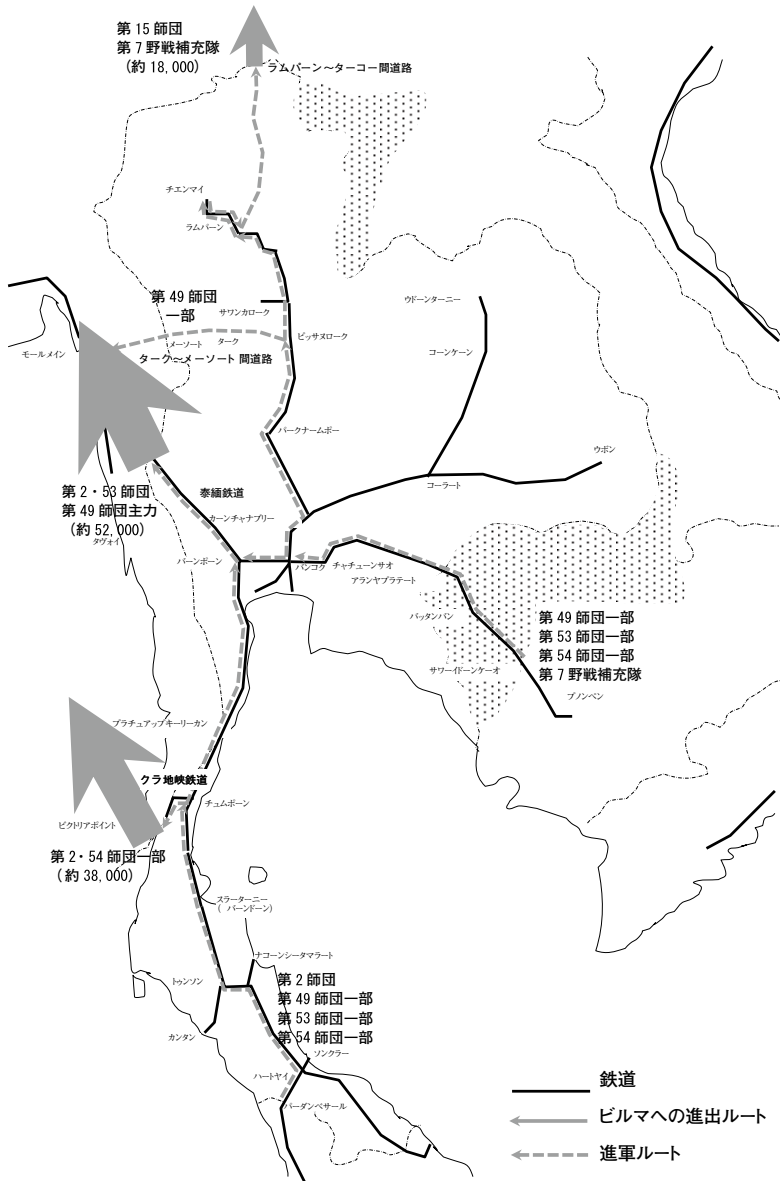
とから、ビルマへの部隊や物資の輸送がタイにおける軍事輸送の中心となっていた。

予定より数ヶ月遅れで開通した泰緬鉄道は、当初の目的通りビルマへの補給ルートとして重要な役割を担うことになった。図1のように、タイからビルマへの補給ルートは泰緬鉄道、クラ地峡鉄道、ラムパーン～ターコー間道路の3つのルートが存在し、その主役を担うべく建設されたのが泰緬鉄道経由のルートであった。この図では泰緬鉄道経由でビルマに向かった日本兵の数が約5.2万人とされているが、これはタイ側で記録したノンプラードック発の兵の数を利用したものである[柿崎 2013: 9]。この記録は1944年6月末から11月初めまでの期間のみを対象としていることから、インパール作戦向けの輸送が最も活発であった1943年末から1944年初めにかけての輸送量が含まれていない。このため、泰緬鉄道経由でビルマに入った兵の数はこれよりはるかに多かったものと考えられる。

表1は泰緬鉄道の起点であるノンプラードックに到着した軍事輸送量を示したものである。これを見ると、1944年1月の到着量が3,173両と最も多くなっており、3月に3,073両を記録した後数値が減少していることから、1944年1～3月にビルマ方面への輸送がピークとなっていたことが分かる。発地ではバンコク発のほうがマラヤ発よりも多くなっており、泰緬鉄道に向かう輸送はバンコク発とマラヤ発にほぼ二分されていたことが分かる。なお、この表にはタイ側が記録した1944年7～10月のノンプラードック発の泰緬鉄道の輸送量も記されており、これを見るとノンプラードック着の半数から7割くらいが泰緬鉄道へと向かっていったことが分かる。第2期のノンプラードック着の軍事輸送は最大でも月に2,400両しか到着していなかったことから[柿崎 2014b: 54]、開通後のほうが到着量は多くなっていたことが分かる。

この時期に泰緬鉄道経由でビルマへと向かっていたのは、第2、49、53師団が中心であった。このうち、第2師団はフィリピンに駐屯して

図1 インパル作戦期のビルマへの進軍ルート



出所：柿崎 [2012] : 9、表3、表5より筆者作成

表1 ノーンプラードウック発着軍事輸送量の推移 (第3期) (単位:両)

	到着						出発 (泰緬鉄道)		
	バンコク	カンボジア	マラヤ	南線1	クラ地峡	南線3	計	貨車数	兵 (人)
1943/11	751	27	164	140	-	-	1,082	N.A.	N.A.
1943/12	1,290	-	900	2	-	-	2,192	N.A.	N.A.
1944/01	1,594	16	1,546	-	17	-	3,173	N.A.	N.A.
1944/02	1,332	-	1,074	-	46	-	2,452	N.A.	N.A.
1944/03	1,912	7	1,123	3	27	1	3,073	N.A.	N.A.
1944/04	1,611	-	1,217	-	43	6	2,877	N.A.	N.A.
1944/05	1,249	-	1,285	4	-	-	2,538	N.A.	N.A.
1944/06	1,194	-	1,136	-	3	-	2,333	1,052	6,169
1944/07	993	-	997	-	1	3	1,994	1,198	13,058
1944/08	1,081	-	1,394	11	-	-	2,486	1,605	18,331
1944/09	1,307	-	1,062	2	-	21	2,392	1,654	10,880
1944/10	1,629	-	1,193	-	40	1	2,863	N.A.	N.A.
1944/11	1,748	-	637	-	6	6	2,397	N.A.	N.A.
1944/12	648	-	520	14	-	-	1,182	N.A.	N.A.
計	18,339	50	14,248	176	183	38	33,034	5,509	48,438

注: 始発駅の発車日を基準としている。

出所: 到着: NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/14、NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/25、NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 7、出発: NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/15より筆者作成

いた部隊であったが、ガダルカナル島での戦闘で大きな損害を受け、1943年2月にルソン島に撤退後は部隊の再建を行っていた。その後、さらなる回復を図るために1943年末にマラヤとジャワに移転させることになった[防衛研修所戦史室 1968: 145]。しかし、この部隊をビルマに派遣することになり、第2師団は1944年2月にビルマに向けて出発した[Ibid.: 261]。この部隊はマラヤから鉄道でビルマを目指したことから、泰緬鉄道経由でビルマに向かった最初の師団となった。

次いで、第53師団が泰緬鉄道を通過していった。この師団は日本からビルマ戦線に派遣される部隊であり、1943年末から計5回にわたって出発した。このうち、1943年12月中に出発した第1、第2梯団はサイゴンに上陸し、1944年に入ってから出発した第3、第4梯団はシンガポールに上陸となった¹。この師団は主力の到着を待って1944年3月末にビルマへの転進を命じられ、サイゴンとマラヤから鉄道でビルマを目指した。このため、プノンペンから東線経由で泰緬鉄道に入った部隊と、シンガポールから南線経由で泰緬鉄道に入った部隊が存在していた。例えば、

サイゴンに入った歩兵第128連隊は3月下旬から数梯団に分かれてサイゴンを出発し、シンガポールに着いていた歩兵第119連隊は5月に入ってからマラヤを発ってビルマに向かっていた²。

最後にこのルートでビルマに向かったのは第49師団であった。この師団は1944年6月に朝鮮で編成された後発の部隊であり、同年6月から7月にかけて釜山を出発し、第1梯団がシンガポールに入り、残る4梯団はサイゴンに到着した[沖浦編 1985: 53-63]。シンガポールに到着した第1梯団は8月初旬から鉄道で北上を開始し、やはり泰緬鉄道経由でビルマを目指した。サイゴンに入った第2梯団も8月に入ってからビルマへの転進を開始し、プノンペンから鉄道でビルマに向かったのである。なお、この師団の一部の部隊は新たなビルマへの補給路の調査のためにピッサヌロークからターク、メーソート経由でビルマに入っていた[Ibid.: 202]。10月31日にタークからメーソートへ向かった日本軍を県と郡が支援したとの報告があることから、これがこの部隊のことを指すものと考えられる⁴。このルートは最初のビルマ攻略作戦の際に使用したものであり、後述するように1944年に入って日本側からタイ側に対して整備が要請されたルートでもあった。

泰緬鉄道はタイとビルマの間の大動脈であったが、実際には事故や空襲などの危険が絶えない過酷なルートであった。1944年4月に泰緬鉄道を通じた第53師団第1梯団の一行の列車は、国境付近のニーケより西では空襲の恐れがあるとして、ニーケで列車はジャングル内に敷設された待避線に分割して待避し、夜を待ってから西に向かっていた[加藤編 1980: 51-52]。その後、同年8月に泰緬鉄道でビルマに向かった第49師団歩兵第153連隊第3大隊は、8月21日夜にバンコクを出て、途中で空襲警報のために何度も待避を余儀なくされ、時には数日間待避させられることもあったとのことであり、通常なら一昼夜で着くはずの行程を12日もかけて9月2日の夕方ようやくモールメインに到着したという[沖浦編 1985: 159-160]。事故も多く、例えば1944年10月にマラヤから泰

柿崎 第2次世界大戦中の日本軍のタイ国内での展開② 一後方から前線へー (上)

緬鉄道でビルマへ向かっていた軍医の江口萬は先行列車の脱線転覆のため途中のワンポーで40時間待避させられたという[江口 1999: 51-52]。

(2) クラ地峡経由の輸送

泰緬鉄道の開通に続き、1943年12月25日に開通式が行われたクラ地峡鉄道は、泰緬鉄道に次ぐ重要なビルマへの進軍ルートとなった。表2はチュムポーン着の軍事輸送量の推移を示したものである。鉄道の開通は1943年12月末であるが、このルートには自動車が行き可能な道路が並行していたことから、鉄道の開通前から兵の移動は行われていた。また、開通までは建設資材の輸送もあったことから、到着が最も多くなっているのは1943年12月の1,037両となっている。ちなみに、第2期には1943年9月から10月にかけて到着量が1,000両を越えていたことから[柿崎 2014b: 60]、こちらは建設期間中のほうが到着する輸送量は多かったことになる。発地を見ると、マラヤからの輸送が最も多く全体の約7割を占めているが、バンコクからの輸送も計1,253両分存在しており、これには食料や生鮮品の輸送が含まれていた[柿崎 2013: 5]。

表2 チュムポーン着軍事輸送量の推移 (第3期) (単位: 両)

発区間	バンコク	マラヤ	南線1	泰緬	南線2	南線3	計
1943/11	88	124	37	43	43	137	472
1943/12	309	596	-	56	73	3	1,037
1944/01	199	501	2	21	5	-	728
1944/02	127	654	1	1	6	-	789
1944/03	79	315	-	2	4	4	404
1944/04	19	663	-	-	20	-	702
1944/05	55	401	62	2	37	-	557
1944/06	85	399	14	3	46	6	553
1944/07	70	283	-	1	74	-	428
1944/08	55	388	-	1	69	-	513
1944/09	43	431	-	-	63	-	537
1944/10	55	269	12	-	71	7	414
1944/11	38	154	5	-	45	1	243
1944/12	31	38	-	4	50	6	129
計	1,253	5,216	133	134	606	164	7,506

注：始発駅の発車日を基準としている。

出所：表1と同じ、より筆者作成

日本側によると、クラ地峡鉄道での輸送能力は1944年1～3月には1列車10両の列車が1日4往復、その後は1列車9両の列車が1日6往復運行であったという⁵。これに従えば、1日当たりの輸送量は片道あたり400～540トンということになる。一方、チュムポーンに到着している車両数は開通後には月当たり500両程度でしかないことから、この輸送能力よりも実際の輸送量ははるかに少なかったことになる。

チュムポーンでは1944年8月まで兵や労務者の発着数を記録していたことから、具体的な兵や労務者の流動が確認できる。これをまとめたものが表3となる。この表を見ると、1943年11月から翌年8月までの間にチュムポーンに到着した兵は日本兵が約4万人、インド兵が約1.8万人であったことが分かる。インド兵についてはすべてシンガポール方面から到着しているが、日本兵は1943年末から翌年初めにかけてバンコクからも到着している。彼らのほとんどがチュムポーンからクラブリー方面へ向かっており、到着数と出発数はほぼ同じとなっている。一方、労務者についてはこの時期にはマラヤからの労務者の帰還が多く、ほとんどがクラブリーから到着してマラヤへと向かっていることが分かる。

このクラ地峡経由でビルマを目指した部隊は、第54師団が中心であった。この師団は1943年2月に日本で編成され、当初ジャワに派遣されることになっており、一部はジャワに到着していたが、8月にはビルマに派遣されることに決まった[足立編 1983: 9]。この時点では師団の部隊はジャワ、マラヤなど各地に分散しており、主力はシンガポールからペナンまで鉄道で向かい、そこから海路ラングーンに向かっていた[防衛研修所戦史室 1968: 260]。しかし、一部はクラ地峡を経由しており、例えばこの師団に所属している歩兵第121連隊は大阪からサイゴンに到着した後、プノンペン、バンコク経由でチュムポーンに1943年12月11日に到着し、クラ地峡を自動車で越えてカオファーチーから乗船してビルマを目指していた[三森 2006: 158-159]。サイゴンからビルマへは泰緬鉄道経由が最短ではあるが、泰緬鉄道の輸送力が逼迫していたことから

表3 チュムボーンを発着する日本兵・インド兵・労働者の数 (1943年11月～1944年8月) (単位:人)

年月日	新着				出発				在籍				備考				
	兵		労働者		兵		労働者		兵		労働者						
	日本	インド	ケーク	中国	タイ	日本	インド	ケーク	中国	タイ	日本	インド		ケーク	中国	タイ	
1943/11/08	3,800	-	-	-	800	シカゴール	2,250	-	-	-	2,200	-	-	1,500	1,350	280	-
1943/11/15	4,100	-	-	-	3,900	シカゴール	3,900	-	-	-	2,200	-	-	1,400	750	720	-
1943/11/22	3,650	-	-	-	3,650	シカゴール	3,650	-	-	-	2,200	-	-	2,150	950	1,120	-
1943/11/29	2,900	1,800	-	-	600	シカゴール	970	600	-	-	4,130	1,200	2,150	1,250	1,030	-	-
1943/12/06	3,600	1,200	-	-	5,625	シカゴール	1,790	2,150	-	-	2,105	2,400	3,050	1,550	880	-	-
1943/12/13	2,060	-	-	-	1,790	シカゴール	2,875	150	-	-	2,375	250	2,470	1,275	400	-	-
1943/12/20	2,600	-	-	-	3,020	ハココア、シカゴール	1,200	-	-	-	2,100	100	1,168	575	335	労働者の一部がケークラリへ帰郷	-
1943/12/27	1,900	-	-	-	1,200	ハココア、シカゴール	1,950	-	-	-	1,850	100	1,110	675	462	-	-
1944/01/03	2,000	-	-	-	1,950	シカゴール	500	-	-	-	1,800	100	1,020	555	482	-	-
1944/01/10	2,000	-	-	-	-	ハココア、シカゴール	225	200	-	-	2,500	100	320	300	400	-	-
1944/01/17	1,115	-	-	-	-	ハココア、シカゴール	940	1,850	600	-	2,900	100	500	450	100	-	-
1944/01/24	300	-	-	-	300	ハココア、シカゴール	600	1,700	-	-	2,300	150	1,500	800	150	-	-
1944/01/31	1,425	-	-	-	1,100	ハココア、シカゴール、労働者ケークラリ	1,050	-	-	-	2,550	100	1,500	800	200	-	-
1944/02/07	-	-	-	-	-	シカゴール	600	1,950	-	-	2,650	300	1,500	800	200	-	-
1944/02/14	750	1,700	-	-	-	シカゴール	1,160	940	500	300	1,740	1,450	1,000	500	200	-	-
1944/02/21	700	1,900	-	-	-	シカゴール	410	1,700	-	-	1,430	1,950	1,000	500	200	-	-
1944/02/28	500	2,000	-	-	-	シカゴール	790	510	-	-	1,240	900	1,000	500	200	-	-
1944/03/06	250	2,100	-	-	-	シカゴール	600	1,000	-	-	1,340	500	1,000	500	200	-	-
1944/03/15	480	1,000	-	-	-	シカゴール	880	-	-	-	1,340	200	1,000	500	200	-	-
1944/03/20	220	650	-	-	-	シカゴール	880	-	-	-	1,000	200	1,000	500	200	-	-
1944/03/31	500	600	-	-	-	シカゴール	300	300	100	300	1,500	400	700	400	80	-	-
1944/04/05	-	-	-	-	-	-	880	-	-	-	1,700	1,000	900	700	60	-	-
1944/04/13	540	-	-	-	-	-	350	200	-	-	1,700	1,000	900	700	60	-	-
1944/04/21	700	200	-	-	300	労働者ケークラリ	200	200	-	-	1,700	900	900	700	60	-	-
1944/04/28	550	800	200	-	-	シカゴール	50	450	-	-	1,700	900	900	700	60	-	-
1944/05/04	200	400	-	-	-	シカゴール	450	500	-	-	1,400	600	900	700	60	-	-
1944/05/09	50	450	-	-	-	シカゴール	200	300	-	-	1,200	300	900	700	60	-	-
1944/05/16	150	200	-	-	-	シカゴール	200	300	-	-	1,350	350	1,200	800	80	-	-
1944/05/24	-	-	-	-	-	-	800	-	-	-	1,355	300	1,200	800	80	-	-
1944/05/29	-	-	-	-	100	ケークラリ	200	-	-	-	1,000	300	500	500	300	-	-
1944/06/16	200	-	-	-	-	シカゴール	200	-	-	-	1,000	300	500	500	300	-	-
1944/06/22	200	-	-	-	-	ハココア	200	-	-	-	1,500	300	500	500	300	-	-
1944/06/29	200	-	-	-	-	シカゴール	200	-	-	-	1,500	300	500	500	300	-	-
1944/07/04	700	-	-	-	-	シカゴール	200	-	-	-	1,500	300	500	500	300	-	-
1944/07/12	100	-	-	-	-	シカゴール	100	-	-	-	800	300	500	500	300	-	-
1944/07/12	200	-	-	-	-	ハココア	750	600	-	-	1,200	600	2,000	500	300	-	-
1944/07/20	50	-	-	-	-	ハココア	800	-	-	-	1,200	650	2,000	500	300	-	-
1944/07/28	300	900	1,500	-	-	シカゴール	200	250	-	-	1,200	550	2,000	500	300	-	-
1944/07/28/06	100	800	-	-	-	シカゴール	200	250	-	-	1,200	550	2,000	500	300	-	-
1944/08/05/19	200	150	-	-	-	-	38,140	17,675	3,550	1,200	-	-	-	-	-	-	-
計	39,290	17,950	3,300	1,400	800	-	38,140	17,675	3,550	1,200	-	-	-	-	-	-	-

注：ケークはマレー人労働者を指すものと考えられる。 出所：NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/10、NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 3/15より筆者作成

わざわざ迂回路となるクラ地峡経由で向かっていたものと思われる。

ただし、このようなバンコク経由でクラ地峡を経由する輸送は例外的であり、表3のようにマラヤ方面から到着する兵が圧倒的に多くなっていた。このルートでの実際の移動例は、例えば第5特設鉄道隊の管理隊が挙げられる。この部隊はビルマで鉄道運営に従事していた第5特設鉄道隊の人員補充のために1943年7月に召集されたもので、10月に日本を出てシンガポールに到着した[ビルマ五八会編 1985: 20-23]。その後、部隊は2つの梯団に分かれてビルマを目指し、11月にシンガポールを出て列車でチュムポーンに着き、クラ地峡鉄道に沿ってカオファーチーまで徒歩行軍した後、船でビルマを目指していた。

また、このクラ地峡経由のルートはインド国民軍の進軍ルートとしても重要であった。表3のように、日本兵とともに多数のインド兵がクラ地峡を横断してビルマへと向かっていた。タイからビルマへの他のルートでのインド兵の移動は皆無であったことから、タイ経由でシンガポールからビルマへ向かうインド国民軍の兵士はすべてこのルートを用いていたことになる⁶。この表のようにインド兵の移動のピークは1944年2月から3月にかけてであり、ちょうど1943年11月から1944年1月までに集中していた日本兵の移動が一段落した時期となっていたことが分かる。

(3) 北部からのビルマ進軍

一方、もう1つのビルマへの進軍ルートはチエンマイ～タウングー間道路であったが、この道路は結局ビルマへの進軍ルートとしては使用できず、代わりにラムパーン～ターコー間道路が用いられることになった。チエンマイ～タウングー間道路の整備は当初タイ側に整備を任せる形で1943年6月から始まったが、工事が遅々として進まないため日本側はビルマに向けて転進中であった第15師団にこの道路整備を行わせることとし、8月から順次バンコクに到着した部隊をチエンマイに送り込んでいた[柿崎 2014b: 63-64]。

柿崎 第2次世界大戦中の日本軍のタイ国内での展開② 一後方から前線へー (上)

しかし、この道路は総延長が400kmを越える長距離の道路であり、しかも急峻な山岳地帯を抜ける非常に建設が難しい道路であった。一方で第15師団の到着を待ち構えているビルマの第15軍は師団に対して一刻も早くビルマに到着するよう督促を行っており、第15師団は困難な道路整備と迅速なビルマへの進軍という相反する要求に頭を悩ませることになった[歩兵五十一聯隊史編集委員会 1970: 281]⁷。第15師団長の山内正文中將はタウンゲーまでの道路の完成を待っているインパール作戦には到底間に合わないと考え、南方軍に対してラムパーン～ターコー間道路でのビルマへの進軍に変更することを求めた。この結果、11月9日に南方軍はこのルートでの第15軍の進軍を許可したのであった[防衛研修所戦史室 1968: 180]。

これにより、一旦チェンマイに集結していた第15師団はラムパーンまで戻った上で北上することになったのである。表4のように、ラムパーン着の軍事輸送量は1943年12月がピークとなり、その後3月まで到着量が多い状況が続いていたことが分かる。北線3区間からの到着がチェンマイ発の輸送を意味しており、1943年11月から12月にかけて到着量が

表4 ラムパーン着軍事輸送量の推移 (第3期) (単位: 両)

発区間	バンコク	北線2	北線3	計
1943/11	834	15	760	1,609
1943/12	985	1	1,023	2,009
1944/01	526	4	270	800
1944/02	399	8	4	411
1944/03	322	1	17	340
1944/04	47	-	1	48
1944/05	29	-	33	62
1944/06	21	1	26	48
1944/07	86	1	-	87
1944/08	44	1	-	45
1944/09	73	-	13	86
1944/10	-	-	47	47
1944/11	-	8	38	46
1944/12	-	-	-	-
計	3,366	40	2,232	5,638

注: 始発駅の発車日を基準としている。

出所: 表1に同じ、より筆者作成

多くなっていることから、この間に一旦チェンマイに入っていた第15師団の兵が多数ラムパーンに戻ってきたことが分かる。

この進軍ルートの変更によって、ラムパーンの日本兵の数も一時的に増加することになった。表5はラムパーンを発着する日本兵の数を示したものである。1943年11月の中旬までは日本兵の数は2,500人であったが、その後日本兵の数が急増し、12月中旬には1万人を超えていたことが分かる。ラムパーンを出発した兵の数は12月までしか数値はないが、これを見ると11月末に一旦5,700人の兵が出発した後、しばらくして12月下旬に1万人の兵が出発していたことが分かる。その後統計の取り方が変わっているが、1944年2月18日の時点で累計約2万8,000人の日本兵がラムパーンに到着し、1万8,000人がラムパーンを発っていたことが分かる。日本側の資料によると、バンコクからの部隊は12月14日までに、チェンマイからの部隊は18日までにすべてラムパーンに到着し、ビルマへ向けて北上していった[Ibid.: 181]。なお、第15軍は第15師団に対して1944年1月上旬までにビルマ北部のウントー付近に展開するよう命じたことから、第15師団では歩兵第60連隊のみをこれに間に合わせるためラムパーンから自動車でビルマに向かわせた。この結果、残る部隊には自動車がなく、結局シャン州のシポーまでの約800kmを徒歩行軍で向

表5 ラムパーンを発着する日本兵の数 (1943年11月～1944年7月)
(単位:人)

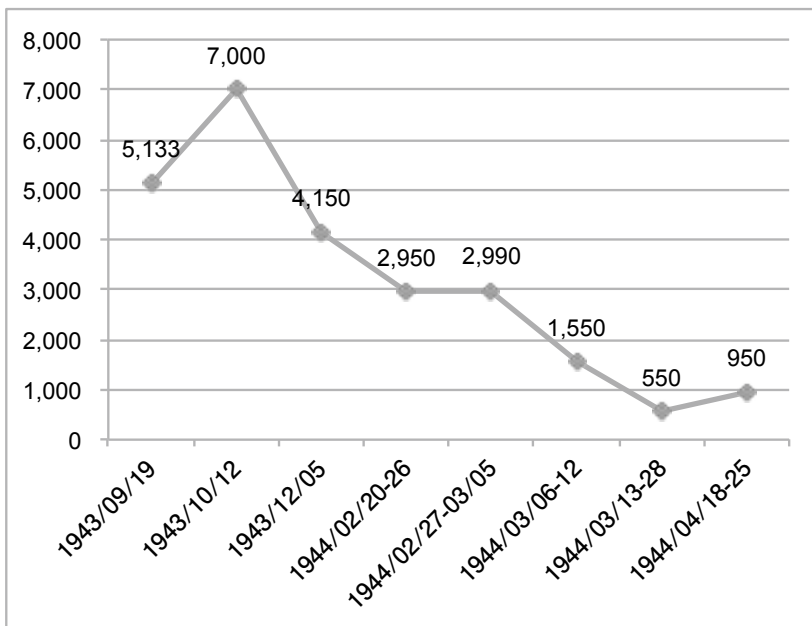
年月日	到着 (累計)	出発 (チェンライ方面へ)		残留日本兵
		期間中	累計	
1943/11/01-23	N.A.	500	N.A.	2,500
1943/11/24-30	N.A.	5,698	N.A.	4,895
1943/12/01-09	N.A.	1,974	N.A.	8,192
1943/12/10-18	N.A.	1,792	N.A.	11,383
1943/12/19-26	N.A.	11,480	N.A.	9,078
1944/01/17	24,581	N.A.	14,564	10,017
1944/02/18	28,250	N.A.	18,183	10,067
1944/03/28	N.A.	N.A.	N.A.	3,766
1944/06/11	N.A.	N.A.	N.A.	1,170
1944/07/11	N.A.	N.A.	N.A.	925

出所 : NA Bo Ko. Sungsut 1. 12/293、NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/28より筆者作成

かうことになった[歩兵五十一聯隊史編集委員会 1970: 281-284]。

このような進軍ルートの変更により、チェンマイの日本兵の数も大きく減ることになった。図2のように、チェンマイの日本兵の数は1943年10月12日の時点で7,000人に達していたが、12月には4,000人まで減少し、その後1944年3月には550人となっていたことが分かる。この減少はチェンマイ～タウンゲー間道路の整備を行っていた第15師団がラムパーンへ向かった結果に他ならない。それでも、日本軍は当初よりこの道路建設の支援を行わせてきた第21師団工兵隊に引き続き整備を行わせ、1944年5月までにおおむね工事は終了したようである[防衛研修所戦史室 1969: 549]。

図2 チェンマイの日本兵の人数の推移 (1943年9月～1944年4月) (単位: 人)



出所: NA Bo Ko. Sungsut 1. 12/250、NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/1、
NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 2/56 より筆者作成

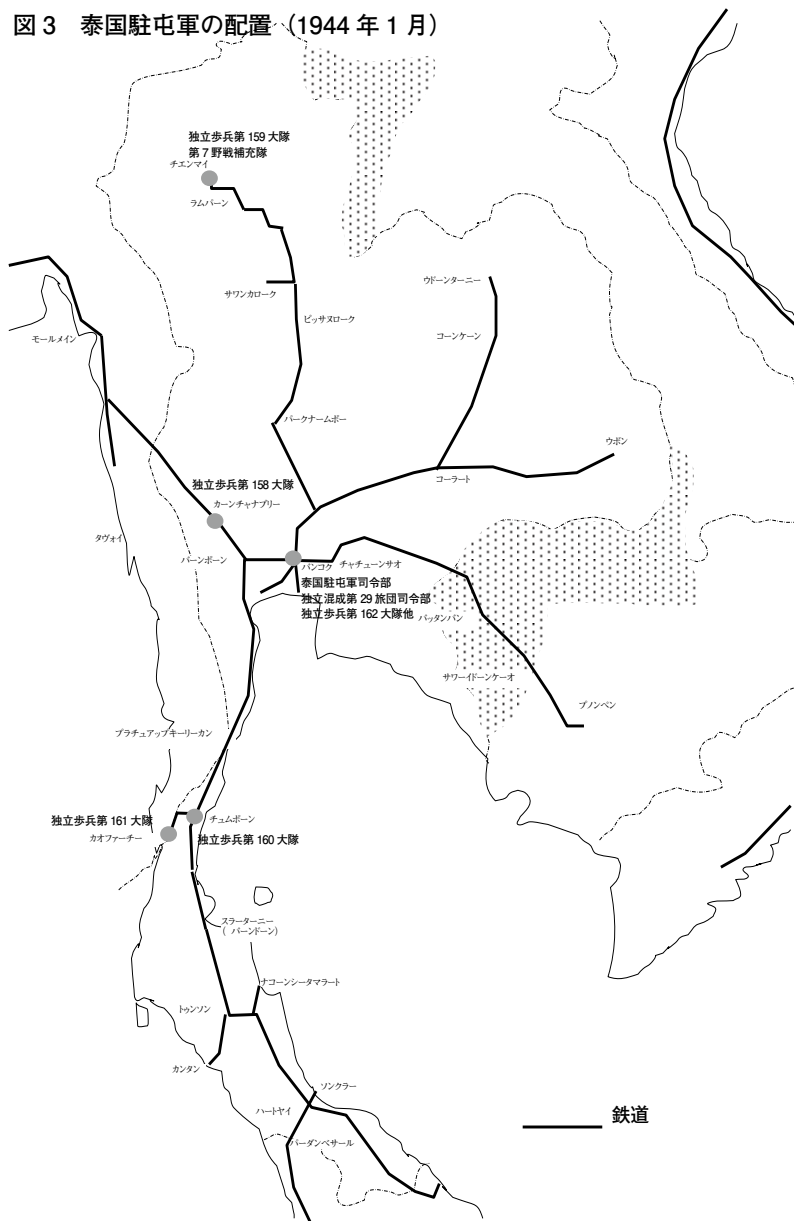
ただし、この道路は結局ビルマへの兵の派遣には用いられなかった。ビルマ戦線に兵を補充するための第7野戦補充隊が1943年11月に日本で編成され、第1梯団はタイ湾東海岸のシーラーチャーに、第2梯団はサイゴンに上陸し、それぞれバンコク経由で1944年2月にチエンマイに到着した[田村 1988: 12-17]。この部隊の一部はチエンマイ～タウングー間道路整備のためにパーイ、メーホンソーンに駐屯したが、大半はチエンマイでビルマへの兵の派遣準備をしていた。当初の予定ではチエンマイ～タウングー間道路経由で補充兵を送るはずであったが、実際には大半がラムパーン～ターコー間道路経由、一部が泰緬鉄道経由でビルマへ派遣された。最終的に1945年3月に司令部がチエンマイからラムパーンへ移動するまでの間に、計4,800人の兵力のうち3,400人以上がビルマなどへと補充されていった[Ibid.: 12-28]。

(4) 警備部隊の強化

インパール作戦に向けてタイ国内を通過する兵の数が再び急増する一方で、タイ国内でも日本軍の警備部隊が強化されることになった。1944年1月に独立混成第29旅団が編成され、泰国駐屯軍の隷下に置かれることになった[防衛研修所戦史室 1969: 553]。それまで泰国駐屯軍には警備部隊としては仏印から派遣されていた歩兵第82連隊第2大隊が存在するのみであったことから[柿崎 2014b: 67]、この旅団の設置はタイ国内の警備部隊の大幅な増強を意味していた。この旅団には歩兵が計5大隊の他、砲兵、工兵、通信の各隊が含まれ、歩兵5大隊は図3のようにバンコク、チエンマイ、カーンチャナブリー、チュムポーン、カオファーチャーに1つずつ、その他の部隊はすべてバンコクに設置された。

1944年2月には石黒貞蔵中將を司令官とする第29軍がマラヤに設置され、ビルマのテナセリム地区とタイのチュムポーン以南を含むマレー半島全域がこの軍の管轄下に置かれることになった[防衛研修所戦史室 1972: 503-504]。これによってタイの南部は泰国駐屯軍の管轄下から離

図3 泰国駐屯軍の配置 (1944年1月)



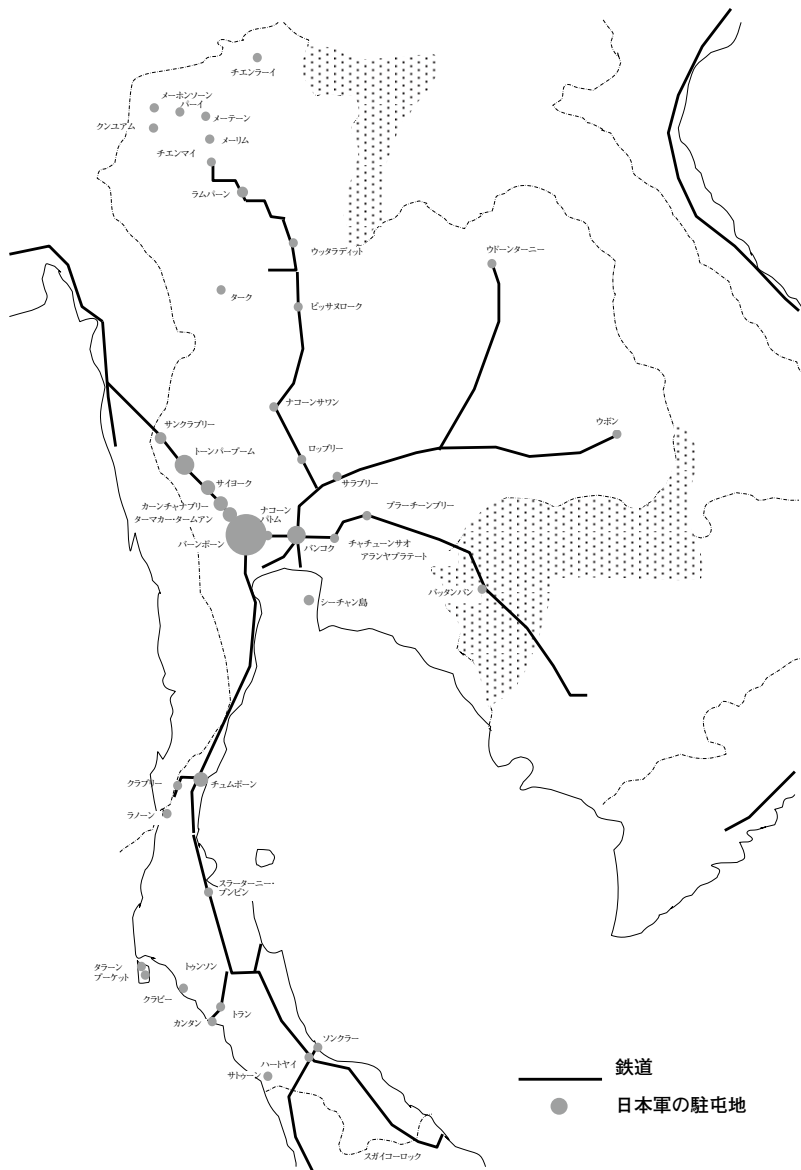
出所：防衛研修所戦史室 [1969]：552より筆者作成

れ、タイ国内での日本軍の管轄が二分されることになったのである。独立混成第29旅団のうち、チュムポーンとカオファーチーに駐屯していた独立歩兵第160、161大隊が第29軍に移管され、第29軍は前者をトラン、プーケットに、後者をチュムポーン、ビクトリアポイントに駐屯させた[Ibid.]。この時期に西海岸のクラビーでも日本兵の駐屯が始まったようであり、クラビーでは4月25日に25人の日本兵が到着して駐屯を始めていた⁸。

その後、シンガポールに昭南警備隊が設置されたことで第29軍の管轄区域からシンガポールが外れたため、シンガポールを警備していた第18独立守備隊をタイ南部に転用することになり、1944年6月末にこの部隊がタイ南部に到着した[防衛研修所戦史室 1976: 225-226]。この部隊は司令部をチュムポーンに置き、主力をビクトリアポイント、ハートヤイ、プーケットに配置して南部地区の防衛に任じた。これによって第29軍に移管されていた独立混成第29旅団の2大隊は泰国駐屯軍に復帰し、独立歩兵第160大隊をバンコクに、同161大隊をラムパーンに派遣した⁹。

この1944年6月頃の日本軍の駐屯状況を示したものが図4となる。これは1944年6月30日時点の各地の外国人兵、捕虜、労務者の数をタイ側がまとめたもので、原資料では区(タムボン)単位で人数が記されている。管見の限りタイ全土を対象にこのような外国人兵の数を集計したのはこれが最初であり、その後1945年4月24日時点のものまで何回かこのような集計がなされていた¹⁰。この時点ではバーンポーンの日本兵が7,100人と最も多く、以下泰緬鉄道沿線に位置するトーンパープームの3,000人、バンコクの2,745人、チュムポーンの2,100人が続いていた¹¹。この時点でのタイ国内の日本兵の数は3万1,338人となっており、柿崎[2014b]の1943年10月の時点の4万1,581人と比べて約1万人も少なくなっていた[柿崎 2014b: 84]。減少の主要な要因は、泰緬鉄道の建設が終わって鉄道建設部隊が移動したことと、インパール作戦に参加するために一時駐留し

図4 日本軍の駐屯状況 (1944年6月)



出所：NABo Ko. Sungsut 2. 1/2 より 筆者作成

ていた部隊がビルマに移動したためである。

第29軍がタイ南部に新たに部隊を派遣し、独立混成第29旅団の2大隊を泰国駐屯軍に返還した理由は、タイの政治情勢の変化に伴うものであった。日本に積極的に協力してきたピブーン (Plaek Phibun Songkhram) 首相は1943年11月の大東亜会議への出席を固辞したことから、日本側ではピブーンの動きを警戒し始めていた[柿崎 2007: 178]。さらに彼は1944年に入ってバンコクでの空襲を避けるためと称してペッチャブーンへの遷都を計画したことから、日本側の疑いはさらに強まることとなった。そして、最終的にピブーンの遷都計画が国会で否決されたことで、彼は7月24日に総辞職してしまった[Reynolds 1994: 191]。

このタイにおける政情不安が、バーンポーン事件に匹敵する新たなタイと日本の間の衝突を引き起こしてしまった¹²。1944年7月30日の夕方、ビクトリアポイントに駐屯していた日本兵がラノーンに上陸し、警察署などを占拠して警官や軍の武装解除を行い、役人を拘束してラノーンを事実上占拠したのであった¹³。事件の発端は、ピブーン首相の辞職によってバンコクで不穏な噂が流れているので警戒態勢を敷いているとの報告が届いた際に、現地の日本兵がバンコクで日本側とタイ側が開戦したと早合点して隊長にその旨を報告したためであった¹⁴。この部隊は泰国駐屯軍の部隊ではなく、第29軍が派遣した第18独立防衛隊の一部であり、赴任してから間もなくのことであった。この衝突でタイ側の兵・警官15人、役人2人、住民2人の計19人が犠牲となった¹⁵。この事件は完全に日本側の失態であり、第29軍の石黒司令官が南部のタイ軍のトップであった陸軍第6管区司令官のサック (Sak Senanarong) に直接陳謝するとともに、泰国駐屯軍の中村司令官が日本側の代表としてピブーンやクワン (Khuang Aphaiwong) 新首相に詫びることで局地的な事件として解決することができたと、中村司令官は後に回想していた¹⁶。

2. 飛行場と軍事道路の建設

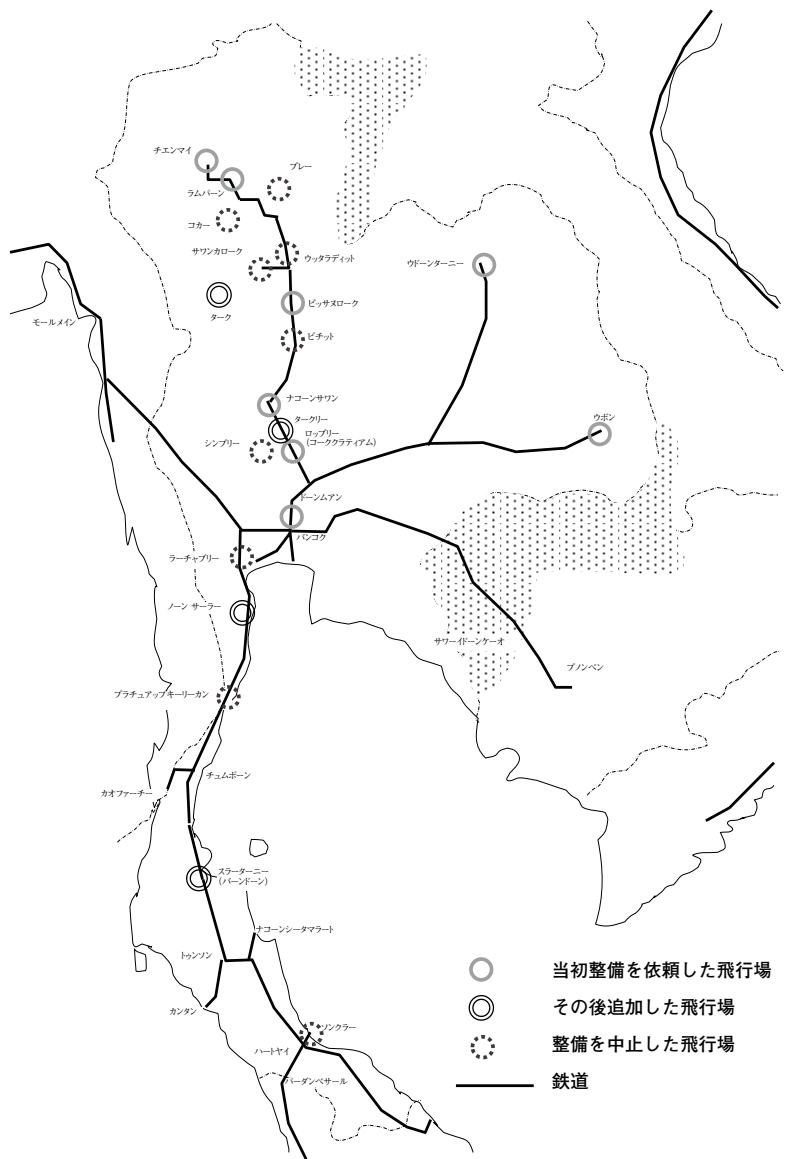
(1) 飛行場拡張計画の策定

2つの軍事鉄道の建設が終了し、チェンマイ～タウングー間道路の工事も代替ルートの使用によってその必然性が低下したが、日本軍は新たに飛行場と軍事道路の整備を要求してきた。このため、泰緬鉄道の完成後にタイ国内に駐屯する兵の数が一時的に減少した一方で、日本兵の駐屯箇所は増えていたのである。

開戦後に日本軍はビルマ攻略作戦の一環として主に北線沿いの飛行場に航空部隊を配置し、ビルマへの爆撃を行っていた。これらの部隊は戦線の北上とともに順次ビルマへと移転し、最終的にタイ国内で空軍部隊が常駐する箇所は1942年半ばまでにはバンコクのドーンムアン飛行場のみとなっていた[柿崎 2014a: 150-151]。ところが、ビルマでの敵の反撃が予想されることから、日本軍はビルマに常駐している第5飛行師団の後方基地として、あるいはビルマ～マラヤ間の中継基地としてドーンムアンを始めとするタイ国内の飛行場を活用しようと考え、主要な飛行場を整備して地上部隊を常駐させようと計画したのである[防衛研修所戦史室 1972: 261]。

日本側は1943年7月に入って、タイ側に対して計15ヶ所の飛行場を整備したいと要望し、協力を求めた¹⁷。この15ヶ所の飛行場は、図5の「当初整備を依頼した飛行場」8ヶ所と、「整備を中止した飛行場」のうちサワンカローク、シンプリー、ラーチャブリーを除いた6か所、そしてシャン州のチェントウンであった。これらのうち、ドーンムアン、ラムパーン、チェンマイの3ヶ所は日本軍が自ら整備を行い、それ以外はタイ側に資材を提供してタイ側で整備を行うこととされていた。完成期限は一部が10月まで、残りは12月までとなっており、半年間ですべての飛行場の整備を行うことになっていた。実際にはこれらの飛行場は既存のものであり、滑走路の拡張が主要な作業となった。

図5 日本軍の要請した飛行場整備 (1943年7月～1944年8月)



出所 : NB Bo Ko. Sungsut 2. 3. 1/2より筆者作成

この後、日本軍は実際に飛行場の視察を行い、対象飛行場の変更を行った。7月に15ヶ所の飛行場整備を要望した後、シンブリーが新たに加わって16ヶ所となった。8月の時点でタイ側はコカー、プレー、ウボン、ロップブリー、ナコーンサワン、ウッタラディット、シンブリーで工事を開始していたが、シンブリーは洪水で工事が中止されるかもしれない、ウッタラディットは森を切り開くため機材が必要であると日本側に報告していた¹⁸。このため、シンブリーの飛行場整備は中止し、タークを代わりに用いることになった¹⁹。また、ロップブリーはタイ軍の拠点であることからタイ側が難色を示し、代わりにタークリーでの飛行場整備を勧めたところ、日本側もこれに同意することになった²⁰。ただし、日本側は洪水の恐れのため使用中止としたピチットとサワンカロークの代替であると主張し、ロップブリーの継続使用を求めていた²¹。

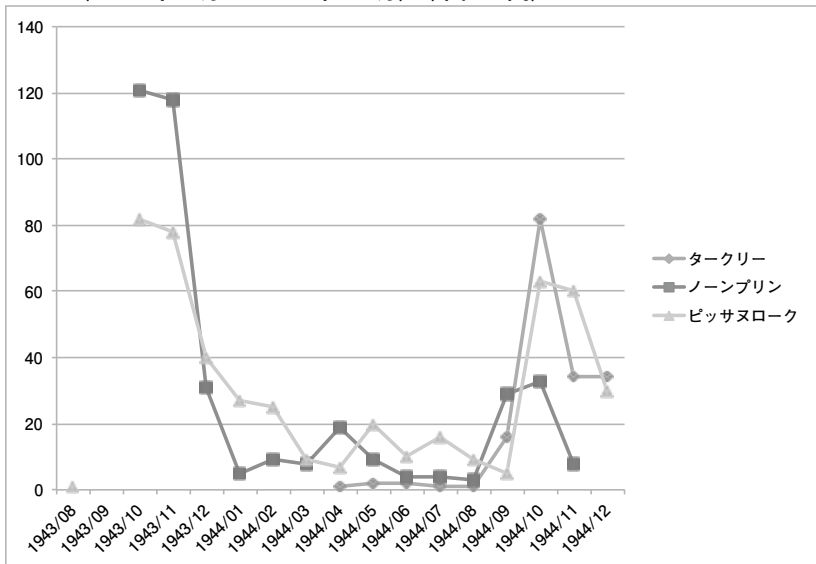
最終的には日本側との間で10月19日に飛行場整備に関する合意を結び、第1期として10月中にコカー、プレー、ウッタラディット、ピッサヌローク、ピチット（タールアン）あるいはサワンカローク、ナコーンサワン、ロップブリー、タークの計8ヶ所を完成させ、第2期としてチエントウン、ウドーンターニー、ウボン、プラチュアアップキーリーカン、ソンクラの5ヶ所を1944年2月までに完成させることになった²²。そして、11月に入ってから上述のピチットかサワンカロークを中止し、代わりにタークリーを含める形で合意を変更することを求めた²³。これらのタイ側に依頼した飛行場の整備は、各県の協力の下でタイ空軍が担うことになった。

この飛行場整備に合わせて、各地の飛行場での日本軍の駐屯が始まった。1943年10月には航空部隊の地上整備員をピッサヌローク、ナコーンサワン、ロップブリーの3ヶ所にそれぞれ20人ずつ派遣するとタイ側に伝えていた²⁴。また、この3ヶ所に航空部隊の地上勤務隊が常駐することになるとして、ピッサヌロークとロップブリーでそれぞれ収容人員800人、500人の仮兵舎を建設し、ナコーンサワンでは当面タイ陸軍の兵舎

3棟を貸してほしいと要求していた²⁵。

実際に、ピッサヌロークやナコーンサワンへの軍事輸送量は1943年末から増加していた。図6は整備対象の飛行場に隣接した北線の3駅への軍事輸送の到着量を示したものである。これを見ると、ナコーンサワン飛行場の最寄駅であるノンプリンとピッサヌロークへの軍事輸送は1943年10月から始まっており、これは上記の航空部隊の駐屯のための輸送であると思われる。その後の到着量は減るが、軍事輸送自体は継続されており、1944年末に再び増加している。また後から整備対象となったタークリーでも1944年4月から到着が見られ、1944年10月に最も多くなっていたことが分かる。このように、整備対象の飛行場が多かった北線では、インパール作戦に参加した部隊の輸送が終わった後も、沿線の飛行場に駐屯する部隊向けの軍事輸送が継続して存在していたのである。

図6 タークリー・ノンプリン・ピッサヌローク着軍事輸送車両数の推移 (1943年8月～1944年12月) (単位:両)



注：始発駅の発車日を基準としている。

出所：表1に同じ、より筆者作成

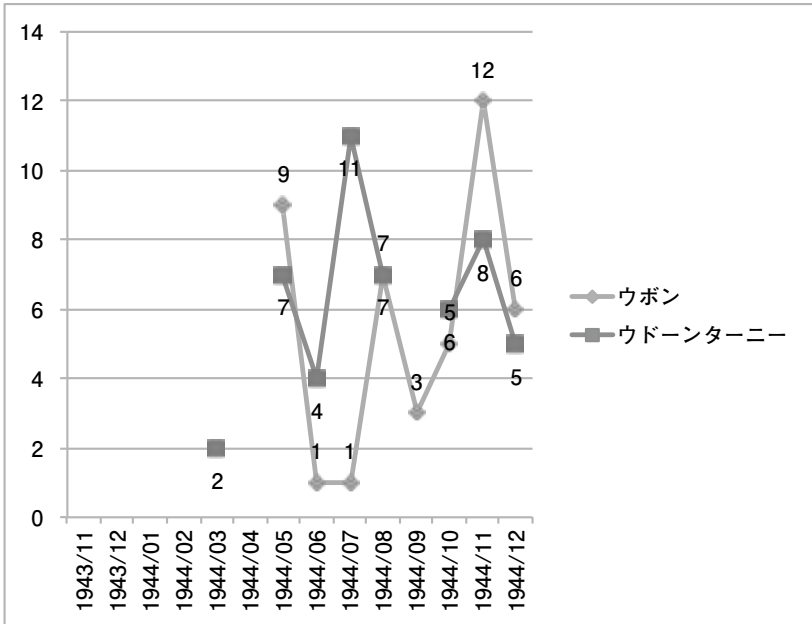
(2) 飛行場整備の拡大

この後、日本軍が整備を希望する飛行場の数がさらに増加することになった。1944年2月5日に泰国駐屯軍司令官の中村明人中将からピブーンに対して戦争遂行に関する提言があり、日本側が希望するタイ側の防衛や交通インフラの整備を求めた。この中で、飛行場の整備については合意に基づいた飛行場整備を引き続き進めるとともに、11月末までにウボンに2ヶ所、ラーチャブリーに2ヶ所の飛行場を建設することを求めている²⁶。ウボンについては既に1943年10月の合意に含まれていたことから、これは既存の飛行場に加えて予備の飛行場を1ヶ所整備することを求めたものであり、ラーチャブリーについては2つの飛行場を新設するものであった。

ウボンでは1944年1月に日本兵3人が飛行場の調査のために訪問しており、新飛行場の整備のための候補地を調べているのであろうと県知事がバンコクに報告していた²⁷。しかし、その後日本側がウボンの第2飛行場の整備を急いだ痕跡はなく、1944年10月の時点で町の北のノンパイに新飛行場を建設することが決まっていたことが確認できるのみである²⁸。次に述べるラムパーンでは予備飛行場の整備が先に始まっていたことから、ウボンでの第2飛行場の整備はそれほど重要性が高くなかったものと思われる。

ただし、ウドーンターニーとともにウボンでも1943年10月の合意で飛行場整備がなされることが決まっていたことから、双方とも日本軍の駐屯自体は始まっていた。先の図4のように、1944年6月の時点でどちらも日本兵の駐屯が確認されており、人数はそれぞれ20人程度であった²⁹。第1期にコーラートに一時警備兵が駐屯したのを除けば、これが東北部での日本兵の最初の駐屯であった[柿崎 2014b: 66]。また、飛行場の整備に伴って日本軍の軍事輸送も始まっており、図7のようにウボンとウドーンターニーに向けた軍事輸送が1944年に入ってから確認されるようになった。

図7 ウボン・ウドーンターニー着軍事輸送車両数の推移（第3期）（単位：両）



注：始発駅の発車日を基準としている。

出所：表1に同じ、より筆者作成

ラーチャブリーについても、中村が整備を要請したにもかかわらず日本側の動きは鈍かった。ラーチャブリーには既存の飛行場はなく、空軍が県知事に飛行場の建設可能な場所はないか打診したところ、知事はパークトー駅の西5km付近の平地のみが適地であるものの、住民の水田に影響が出ると回答していた³⁰。1944年4月の時点でも日本側はまだラーチャブリーの飛行場候補地の視察にも行っておらず、やはりラムパーンでの予備飛行場の整備の話が先に進んでいた³¹。結局、次に述べるように日本側はラーチャブリーでの飛行場建設は洪水の懸念があるとして、具体的な候補地も挙げないまま南のペブリーでの飛行場建設を開始することになった。

一方、中村司令官の要請とは別個に新たに浮上した飛行場整備が、ラ

柿崎 第2次世界大戦中の日本軍のタイ国内での展開② 一後方から前線へー (上)

ムパーンとスラターニーでの飛行場整備であった。ラムパーンには既に飛行場が存在し、1943年10月の合意に従って整備が行われていたが、新たに2ヶ所の予備飛行場を整備することになった。最初にこの話がタイ側に伝えられたのは1944年3月21日のことと思われ、次のスラターニーとともにラムパーンに2ヶ所の飛行場を整備したいと伝えていた³²。2ヶ所の場所については当初ラムパーンの西のハンチャット郡パークライ村と東のメモ郡を想定していたが、メモに代えてプラチャーティパット通り（ラムパーン～チエンラーイ間道路）の35km地点に建設することが決まった³³。これらの飛行場整備は4月から始まり、日本側はラムパーン県知事に1日2,000～3,000人の労務者の提供を求めている³⁴。パークライの飛行場では3,000人の兵を収容するための兵舎100棟の建設も進められ、ハンチャット駅から飛行場までの約3kmの道沿いには石油格納庫や倉庫を作る場所も準備されていた³⁵。

南部のスラターニーについても、日本軍は新たな飛行場の整備を求めてきた。スラターニーには町の東側のドーンノックに飛行場が存在したが、日本軍は西のブンピン郡フアトゥーイに新たな飛行場を整備する計画を立てた。1944年2月には日本人技師と将校がフアトゥーイを訪れ、飛行場候補地の視察を行っていた³⁶。タイ側は日本軍の飛行場計画用地が広大で、住民への影響が大きいとして、別の場所にするよう求めている³⁷。日本軍は1944年6月にスラターニーへ警備兵を送るとタイ側に伝えており、スラターニーでの日本兵の駐屯が再開された³⁸。タイ側が見直しを求めたものの、結局フアトゥーイでの飛行場建設は始まった。正確な開始時期は分からないが、1944年9月の時点では第1、第3飛行場の建設が労務者1,000人を用いて行われていた³⁹。

(3) 飛行場整備計画の見直し

1943年10月の合意では計13ヶ所（後に12ヶ所）の飛行場を整備することになっていたが、その後日本軍は飛行場を整備する箇所を集約し、

1ヶ所に複数の滑走路を整備する方針へと変えていった。1944年8月には、ウボン、ウドーンターニー、ピッサヌローク、ナコーンサワン、ロブリー、タークの計6か所の飛行場を10月中に完成させる一方で、コカー、プレー、プラチュアアップキーリーカン、チエントウン、ウッタラディット、ソンクラの計6ヶ所の整備を中止するようタイ側に伝えた⁴⁰。これは、最初に合意した計13ヶ所の飛行場のうち、半数のみ整備を続行することを意味した⁴¹。

実際に、日本軍が自ら整備を行う飛行場の数は、当初の合意の時点と比べて増えていた。当初の合意ではドーンムアン、ラムパーン、チエンマイの3ヶ所のみ日本側が整備を行うことになっていたが、ラムパーンでの2ヶ所の予備飛行場と、スラターニーのフアトゥーイ飛行場は最初から日本側が整備を担当していた。また、1944年8月からはタークリー、ナコーンサワン、ターク、ウドーンターニーの4ヶ所の飛行場整備も日本側が自ら行うこととなり、工事を担当していたタイ空軍から任務を引き継いだ⁴²。この背景には、タイ側に整備を任せていた飛行場の整備が日本側の思うように進まなかったこともあると思われる。

さらに、日本軍は新たな飛行場の整備を計画した。これがラーチャブリーの飛行場に代わるペップリーの飛行場である。1944年8月に日本側が6ヶ所の飛行場整備を中止するよう求めた際に、ラーチャブリーの飛行場については洪水の恐れがあるとしてペップリー県チャム郡ノンサーラーに飛行場を作りたいとタイ側に伝えてきた⁴³。日本側が要求した土地は、南線のノンチョーク～ノンサーラー駅の西側の南北14km、幅10kmの広大な土地であった。この辺りには灌漑局が灌漑水路を建設する計画があったことから、タイ側は少し南に場所をずらすよう求めたものの、日本側は地形が悪いとして元の場所を要求した⁴⁴。結局、タイ側は一部の土地を留保した上で、日本側の要求通りノンサーラーでの飛行場整備を認めた。

このノンサーラーでの飛行場整備には捕虜も用いられていた。泰緬

柿崎 第2次世界大戦中の日本軍のタイ国内での展開② 一後方から前線へー (上)

鉄道の建設に用いられた捕虜は、鉄道の完成後に一部がシンガポールや日本へ送られていたが、一部はタイ国内の建設現場へと移動させられていた。タイ側の記録によると、1944年6月末の時点でタイ国内の捕虜の数は計5万470人であり、ほとんどが泰緬鉄道沿線にいた⁴⁵。ところが、1945年4月末の時点では、タイ国内の捕虜の数は1万7,524人と大幅に減っており、泰緬鉄道沿線の捕虜の数も1万780人と数を減らしていた⁴⁶。残る約7,000人の捕虜がタイ国内の各地で日本軍の建設作業に従事されており、ウボンの2,150人を筆頭に、ナコンナーヨック1,500人、プラチュアップキーリーカン924人などと、日本軍が飛行場や道路を建設していた箇所に捕虜は多く存在した。ノンサーラー飛行場で使われていた捕虜はそれほど多くはないが、300人がターヤーンに作られた捕虜収容所に収容され、労役に使われていた。

ただし、捕虜の数はもっと多かった可能性もある。1945年3月の時点でペップリー県知事はターヤーンの捕虜の数は900人と報告しており、今後5,000人に増える予定であるとバンコクに伝えていた⁴⁷。また、同盟国連絡局からペップリーに派遣された通訳は、正確な時期は分からないもののペップリー市内に500～800人、ターヤーンに2,000人の捕虜がいると報告していた⁴⁸。実際に建設したのは滑走路1本であったようであるが、広大な用地の使用を求めていることから分かるように、日本軍がこのノンサーラー飛行場をタイにおける防衛の拠点の1つとして活用しようとしていたことは間違いない。

(4) 軍事道路の整備要求

飛行場の整備とともに、軍事道路の整備も日本側からタイ側に要請された。これまでも日本軍はタイ側に対して軍事道路の整備を何度も求めており、開戦直後のターク～メーソート間道路や、1943年に入ってからチエンマイ～タウングー間道路の整備要求がその例であった[柿崎 2014a: 141-143、柿崎 2014b: 63-65]。実際にはいずれの道路も当初タ

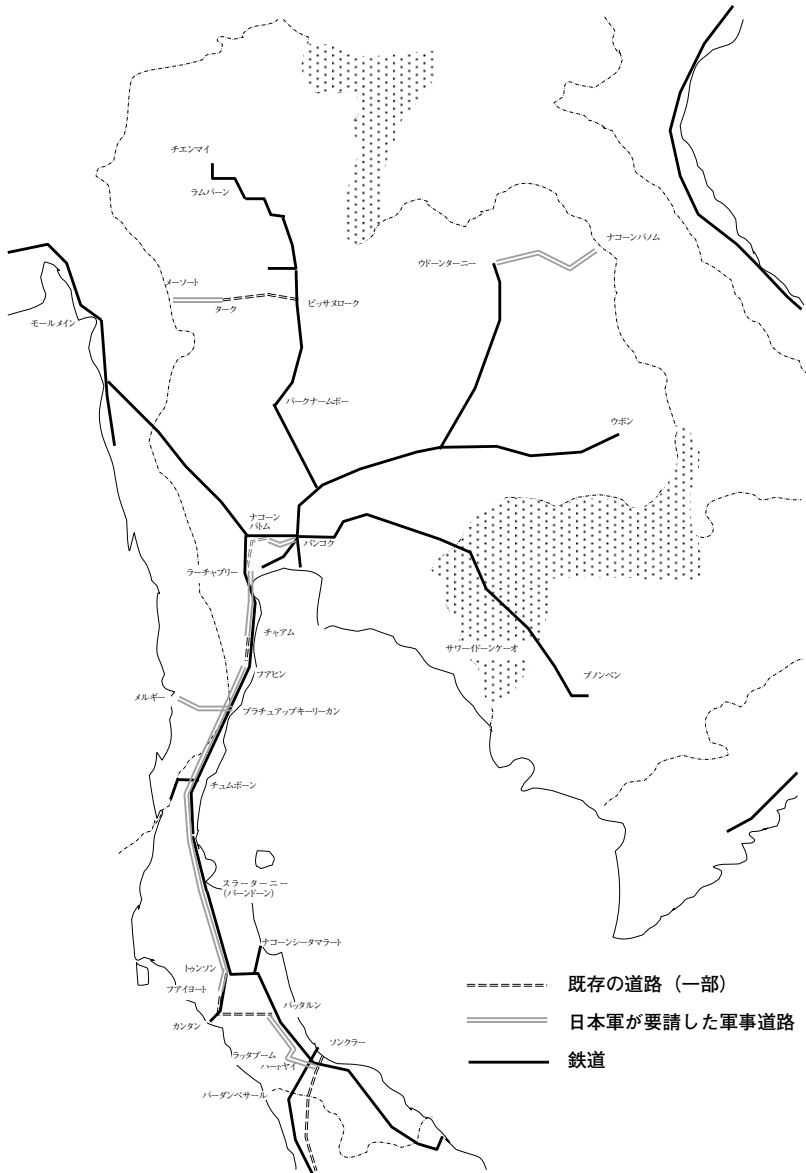
イ側に整備を依頼したものの、最終的には日本側が自ら整備を行う形に変更し、タイ側は労務者の提供に便宜を図るのみとなっていた。

1944年2月に中村司令官がピブーン首相に対して提言を行った際に、ウボンとラーチャブリーでの飛行場整備とともに、タイに対して4線の軍事道路の整備を求めている。これらは図8に示されたバンコク～ハートヤイ間道路、ターク～メーソート間道路、プラチュアアップキーリーカン～メルギー間道路、ウドンターニー～ナコーンパノム間道路であった。このうち、ウドンターニー～ナコーンパノム間道路は5月末までに、残る3線は11月末までの整備を求めている⁴⁹。

この中で最も整備が困難なものは、バンコク～ハートヤイ間の道路であった。ターク～メーソート間はかつて日本軍がビルマ攻略作戦時に整備した道路であり、その後荒廃してはいたものの、道自体は存在していた。プラチュアアップキーリーカン～メルギー間は古くから交易ルートとして用いられてきたマレー半島の横断ルートであり、まともな道路は存在しなかったが、タイ側に求められたのは国境のチョン・シンコーン峠までの30km程度の区間の整備であり、それほど難しくなかった。ウドンターニー～ナコーンパノム間にはすでに自動車の通行可能な道路が存在しており、整備は最も容易であった。

これに対し、バンコク～ハートヤイ間道路は総延長が1,000km近くある長大な道路であり、一部区間を除いて道路は全く存在していなかった。図8のように、ナコーンパトム～ラーチャブリー間、チャアム～フアヒン間、フアイヨート～パットルン間の3ヶ所以外には道路が存在せず、バンコク～ナコーンパトム間などごく一部が工事中という状況であった。タイでは長らく鉄道と並行する道路の建設を忌避しており、立憲革命後に策定された1935年の全国道路建設18年計画でようやく鉄道に並行してバンコクと地方を結ぶような幹線道路の整備計画が策定されたが、実際の建設はほとんど始まっていなかった[柿崎 2009: 28-42]。南部への幹線道路については、バンコクからチュムポーンまでは鉄道に並

図8 日本軍の要請した軍事道路整備（1944年2月）



出所：NB Bo Ko. Sungsut 2/243より筆者作成

行するものの、その先は西海岸経由でパットルンまで至るルートが想定されており、鉄道沿いに東海岸を進む道路はそもそも建設対象とはなっていない⁵⁰。

この道路整備の要求が最初にタイ側に伝えられたのは1944年2月であったが、中村司令官によると最初に泰国駐屯軍に対してこの道路整備の指示が出たのは1943年5月にシンガポールで行われた軍司令官会同であったという⁵¹。この会同で、彼はマラヤ国境～バンコク間、チエントゥン～ターコー間の道路補修と、チエンマイ～タウングー間道路の建設を指示されたという。この道路整備はあくまでも指示であり、彼はピブーン首相と交渉してタイ側に整備を依頼すべきものと考えていた。このため、帰国後彼はさっそくピブーン首相に会ってこの道路整備への協力を要請したという⁵²。しかしながら、管見の限りタイ側の資料でこの道路建設の話が出てくるのは、1944年2月の中村司令官からピブーン首相への提言が最初のことであった。

中村司令官がピブーン首相に軍事道路4線の建設を依頼してから、実際に日本側とタイ側で整備に向けた交渉を始めた。双方ではとりあえず1944年3月1日から工事を開始することとし、工事自体はタイの道路局が担当して必要な労務者はタイ側が集めるとしたものの、工事に必要な機材や資材は日本側が提供することになった⁵³。また、短期間に恒久路(Thang Thawon)の建設は不可能であったことから、タイ側はとりあえず仮設の補給路(Thang Lamlong)として建設するとピブーン首相から中村司令官への返信の中で述べていた⁵⁴。日本側はタイ側に対して毎月の工事状況の報告を提出するよう求め、間接的に圧力をかけていた⁵⁵。また、中村司令官も7月にバンコク～ハートヤイ間道路の視察という名目でプラチュアアップキーリーカンを訪問しており、沿線の道路整備状況の確認を行っていた⁵⁶。

にもかかわらず、これだけの長距離の道路を短期間で建設することは不可能であった。おそらく工事がそれなりに進展した頃の数値と思われる

柿崎 第2次世界大戦中の日本軍のタイ国内での展開② 一後方から前線へー (上)

るが、バンコク～チュムポーン間では88kmの区間で完成し、土木工事が終了した区間が254km、工事中が28km、未着工の区間が124kmであった⁵⁷。これに対し、チュムポーン～トゥンソン間288kmは全区間未着工の状況であり、トゥンソン～ハートヤイ間では途中のファイヨート～パッターン間90kmのみが完成しており、土木工事の終了区間が47km、工事中が31km、未着工の区間はパッターン～ラッタブーム間64kmとなっていた。1945年1月に中村司令官は再びプラチュアアップキーリーカンまでの視察を行い、その際にこのバンコク～ハートヤイ間道路の整備状況を確認したところ、バンコクからプラチュアアップキーリーカンまでは何とか軍事道路として使用可能であるとの確信を得たとのことであった⁵⁸。また、南部のトゥンソン～ハートヤイ間についても1945年3月までに開通したという[防衛研修所戦史室 1976: 345]。プラチュアアップキーリーカン～トゥンソン間についてはおそらくほとんど工事は行われなかったものと思われ、バンコク～ハートヤイ間を自動車で往来することはついに叶わなかった。道路整備が進まなかった最大の要因は、建設に必要な機材や資材の不足であり、日本側に要求した機材や資材が思うように入手できなかったことが理由であった⁵⁹。

バンコク～ハートヤイ間道路は軍事輸送の大動脈である南線の補完の意味を持っており、南線が寸断された際の代替輸送路としてその整備が求められていた。しかし、結局この壮大な計画は実現せず、1945年に入って南線が各所で寸断されると、マレー半島を縦断する軍事輸送は大きな打撃を受けることになる。

(「下」に続く)

(本論は平成26年度科学研究費助成事業の成果の一部である)

註

¹ 防衛研 南西一ビルマ140「第53師団作戦記録」 なお、1944年6月に

出発した第5梯団はフィリピン沖で海没した。

² Ibid.

³ なお、第4梯団はマニラで空襲に遭い、サイゴンに到着したのは1944年12月中旬であった。第5梯団も仏印のカムラン湾で被災し、同年8月によろやくサイゴンに到着した。

⁴ NA Bo Ko. Sungsut 2. 2/26 “Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit Thung Phana Thut Fai Thahan Bok Yipun Pracham Prathet Thai. 1944/12/29”

⁵ 防衛研 南西—マレー・ジャワ420「馬來作戦記録（その2）第29軍」

⁶ フェイ（Peter Ward Fay）はインド国民軍の部隊のマラヤからビルマへの移動について、泰緬鉄道が開通していたもの十分に機能していなかったため、バターワース（プライ）からの海路か、チュムポーンから徒歩で山を越えてメルギー付近に出て、そこから船でビルマを目指したとしている[Fay 1995: 236-237]。後者がこのクラ地峡経由のルートであったものと思われる。

⁷ 第15軍は牟田口廉也中将が司令官を務めており、南方軍が第15軍の暴走を抑えるために故意に第15軍の進軍を遅らせたとの見方も存在した[歩兵五十一聯隊史編集委員会 1970: 281]

⁸ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/34 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Kabi Thung Senathikan Tamruat Sanam (Thoralek). 1944/04/26]

⁹ 防衛研 南西—泰仏印1「泰方面部隊史実資料綴（完）（帰還者報告）」

¹⁰ これらの資料はNA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20に収められている。

¹¹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20 “Banchi Sadaeng Chamnuan Thahan Yipun sung Pracham Yu na Changwat Tangtang nai Prathet Thai. 1944/06/30” バンコクの人数については地方とは別に駐屯箇所別の人数を示した詳細な表が作られていたことから、この資料には含まれていない。

¹² バーンポーン事件は1942年12月18日に泰緬鉄道の建設現場である

柿崎 第2次世界大戦中の日本軍のタイ国内での展開② 一後方から前線へー (上)

バーンポーンで、タイ人僧侶が捕虜に煙草を恵んだのを日本兵が見つけて殴ったことに端を発したタイ人と日本兵の衝突で、日本兵計7人が死亡した。詳しくは、吉川[1994] pp. 93-99を参照。

¹³ NA [2] So Ro. 0201. 98/44 “Palat Changwat Ranong Thung Khaluang Pracham Changwat Ranong. 1944/08/01”

¹⁴ 防衛研 南西一泰仏印6「駐泰四年回想録 第一編 泰駐屯軍時代其の二」

¹⁵ NA [2] So Ro. 0201. 98/44 “Ratthamontri Wa Kan Kasuang Mahat Thai Thung Nayok Ratthamontri. 1944/09/30”

¹⁶ 防衛研 南西一泰仏印6「駐泰四年回想録 第一編 泰駐屯軍時代其の二」

¹⁷ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 1/2 「泰陸武第218号 航空基地拡張整備ニ関スル件 1943/07/13」

¹⁸ NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/15 “Banthuk Kan Prachum. 1943/08/21”

¹⁹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 1/2 “Rian Chao Krom. 1943/10/06”

²⁰ Ibid. “Rong Chao Krom Sanoe Phu Thaen Kongthap Akat. 1943/11/26”

²¹ Ibid. サワンカロークはこの時に初めて名前が挙がっており、どのような経緯で候補になったのかは不明である。

²² NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 1/4 “Kho Toklong Kan Sang Than Thap Akat Kiaokap Kan Chat Triam Kosang Mai nai Prathet Thai. 1943/10/19” この合意には、日本軍が自ら整備するとしたドーンムアン、チエンマイ、ラムパーンの3ヶ所は含まれていなかった。

²³ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 1/2 「泰陸武第436号 貴国内航空基地整備ニ関スル件 1943/11/19」

²⁴ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 1/6 「泰陸武第350号 飛行場地上整備員ニ便宜供与相成度件通牒 1943/10/06」

²⁵ Ibid. 「泰陸武第351号 飛行場ニ仮兵舎建築及一部泰国兵舎借用方ノ

件 1943/10/06」

²⁶ NA Bo Ko. Sungsut 1. 12/265「中村大日本陸軍最高指揮官ノ「ピボン」
泰軍最高指揮官ニ対スル申入レ要旨 1944/02/05」

²⁷ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 1/5 “Khana Krommakan Changwat Ubon
Ratchathani Thung Palat Kasuang Mahat Thai. 1944/02/05”

²⁸ 官憲の限り、NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/28 ” Chao Krom Prasan-ngan
Phanthamit Rian Maethap Yai. 1944/10/28” にノンパイに飛行場を建
設するとの話が出てくるのが、ウボンの第2飛行場に関する最初の記録
である。

²⁹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20 “Banchi Sadaeng Chamnuan Thahan
Yipun sung Pracham Yu na Changwat Tangtang nai Prathet Thai.
1944/06/30”

³⁰ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 1/2 “Mo Tho. Tho. O. Thung Chao Krom
Prasan-ngan Phanthamit. 1944/03/16”

³¹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/19 “Banthuk Kan Prachum Pracham Sapda.
1944/04/18”

³² NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 1/2 “Pho. To. Cho. Prathipasen Rian Set.
Tho. Sanam. 1944/04/21”

³³ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/8 “Raingan Kan Prachum Anu
Kammakan Phasom Changwat Lampang. 1944/03/27”

³⁴ Ibid. “Raingan Kan Prachum Anu Kammakan Phasom Changwat
Lampang. 1944/04/10”

³⁵ NA Bo Ko. Sungsut 1. 12/293 “Khaluang Pracham Chowo. Lo. Po.
Thung Set. Tho. Sanam. 1944/07/12”

³⁶ NA Bo Ko. Sungsut 1/510 “Nai Chang Kosang Khet Suratthani
Thung Phu Banchakan Thahan Sungsut. 1944/02/25”

³⁷ NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/19 “Banthuk Kan Prachum Pracham Sapda.
1944/05/02”

柿崎 第2次世界大戦中の日本軍のタイ国内での展開② 一後方から前線へー (上)

³⁸ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 1/6 「泰陸武第307号 日本軍「バンドン」駐屯ニ関スル件通牒 1944/06/20」

³⁹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/29 “Khana Krommakan Amphoe Phunphin Thung Khana Krommakan Changwat Suratthani. 1944/09/15” このフアトゥーイの飛行場の一部は、現在スラターニー空港として用いられている。

⁴⁰ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 1/2 “Pho. To. O. Fun Ritthakhani Krap Rian Pho Bo So. 1944/08/19”

⁴¹ 次に述べるように、残るタークリーは日本軍が自ら整備をするとしていた。

⁴² NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 1/5 “Raingan Sang Sanambin Tangtae Roem Tham Chonthung Sin Tho. Kho. 86.”

⁴³ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 1/2 “Pho. To. O. Fun Ritthakhani Krap Rian Pho Bo So. 1944/08/19”

⁴⁴ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 1/2 “Pho. O. Pho. Ditsaphong Sanoe Set. Tho Bo. Sanam. 1944/09/11” タイ側はノンサーラー～チャム間の鉄道と西側に並行する山の間の土地を代替地として示したが、日本側は山の存在のために元の場所を要求したと思われる。

⁴⁵ NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20 “Banchi Sadaeng Chamnuan Thahan Yipun sung Pracham Yu na Changwat Tangtang nai Prathet Thai. 1944/06/30” このうち3,100人がナコーンパトムにあり、残りはすべて泰緬鉄道沿線の各地にいた。

⁴⁶ Ibid. “Pracham Wan thi 24 Mesayon 2488.”

⁴⁶ NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/11 “Khana Krommakan Changwat Phetchaburi Thung Palat Krasuang Khamanakhom. 1945/03”

⁴⁸ NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/12 “Phong-amon Kridakon.”

⁴⁹ NA Bo Ko. Sungsut 1. 12/265「中村大日本陸軍最高指揮官ノ「ピブン」泰軍最高指揮官ニ対スル申入レ要旨 1944/02/05」

⁵⁰ 1941年に新たに多数の国道が指定された際に、チュムポーンからスラターニーを経て、その先は海岸線に沿ってソクラーまで至るルートが建設国道に含まれた[柿崎2009: 44]。しかしながら、既に道路が存在していた一部の区間を除き、具体的な整備は全く行われなかった。

⁵¹ 防衛研 南西一泰仏印6「駐泰四年回想録 第一編 泰駐屯軍時代其の二」

⁵² Ibid.

⁵³ NA Bo Ko. Sungsut 2/244 “Banthuk Ruang Thanon Yutthasat.”

⁵⁴ Ibid. “Phu Banchakan Thahan Sungsut haeng Kongthap Thai Thung Phu Banchakan Thahan Yipun nai Prathet Thai. 1944/03/11”

⁵⁵ NA Bo Ko. Sungsut 2/297 「泰陸武第221号 道路作業進捗状況ニ関スル件通牒 1944/05/04」

⁵⁶ NA Bo Ko. Sungsut 2/058 “Pho. To. Po. Chayangkun Rian Cho Po Pho. 1944/07/24” ただし、中村の回想によると、1944年7月18日からプラチュアアップキーリーカンとチュムポーンを訪問したとされている[防衛研 南西一泰仏印6「駐泰四年回想録 第一編 泰駐屯軍時代其の二」]。

⁵⁷ NA Bo Ko. Sungsut 1. 7/50 “Banchi Sadaeng Laksana Thang Krungthep-Hat Yai.”

⁵⁸ 防衛研 南西一泰仏印7「駐泰四年回想録 第二編 第三十九軍時代」

⁵⁹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/32 “Kramon So. Chotiksathian Rian Maethap Yai. 1945/02/09”

引用資料・文献は（下）に一括して掲載する。