

第2次世界大戦中のタイにおける日本軍と交通事故（上）

柿 崎 一 郎

目次

はじめに

1. 交通事故の概要
2. サームロー事故
3. 自動車・電車事故
4. 二輪車・歩行者事故
5. 交通事故の背景

おわりに

引用資料・文献

はじめに

1941年12月8日未明に日本軍が東部の仏印国境、バンコク南部のバーンブー海岸、そしてマレー半島東海岸の7ヶ所に上陸を始めてから、1946年10月28日に最後の復員船がバンコクを出港するまでの間、タイ国内には数多くの日本兵¹が通過・駐屯していた²。その数は開戦直後と戦争末期に多くなり、マラヤとビルマへの侵攻作戦が終了するまでにおよそ10万人の日本兵がタイを通過し、終戦時には約12万人の日本兵がタイにいた〔柿崎2018: 246, 330-335〕³。タイは当初日本軍の通過地としての側面が強く、開戦直後の部隊の進軍が終わると一旦は駐屯する日本兵の数も減少したが、

1942年半ばから泰緬鉄道などの軍事鉄道や軍事道路の建設が始まると再び駐屯兵の数が増加し、1945年に入ると周辺諸国から入って来た警備兵の駐屯が急増し、タイは日本軍の重要な防衛拠点となっていった。

このように多数の日本兵が駐屯・通過していた状況の中で、日本兵とタイ人の間に様々な事件が発生していたことは容易に想像される。日本兵がタイ国内の様々な地域において通過したり駐屯したりすれば、そこで必ず日本兵と住民のタイ人との接触が発生し、両者間に様々な出来事が起こったはずである。このうち、日本兵とタイ人の間で発生した刑事事件については、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（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記録が存在する⁴。これを用いることで、いつ、どこで、どのような事件が発生していたのかを把握することが可能となる。

このような日本兵とタイ人の間で発生した事件について、これまで本格的に研究対象とされたことはない。チラーポーン（Chiraphon Sathapanawatthana）は北部下部における住民と日本兵の関係についての研究を行い、上述の記録の中で北部下部に関するものを一部利用しているが、県ごとに設置された合同小委員会（Anu Kammakan Phasom）レベルの資料を主に使用しており、個別の事件の記録は限定的にしか用いられていない〔Chiraphon 2007〕⁵。また、バンコク市内のチャオプラヤー川西岸のトンブリー駅周辺のバーンプにおいて、戦争経験者からのインタビューをもとに戦時中の日本兵とタイ人の関係を考察したスパーポーン（Suphaphon Chindamanirot）も、当時日本軍の物資を盗んでいたという住民の声を記録しているものの、いつ、どこで、何を盗んだという具体的な記述はない〔Suphaphon 2010〕。このため、本論では第2次世界大戦中の日本兵とタイ人の間の事件のうち、日本軍が関係する交通事故に焦点を当ててその全体像を構築し、その背景を分析することを目的とする⁶。

以下、1では日本軍に關係する交通事故の概要を考察し、2でサームロー

（三輪自転車）、3で自動車・電車⁷、4で二輪車・歩行者の交通事故をそれぞれ検討する。そして、最後に5でこれらの交通事故の背景を分析する。

1. 交通事故の概要

（1）交通事故の件数

開戦から終戦までの間にタイ側で記録された日本軍が関係する交通事故は、バンコクと地方合わせて計683件存在した。このうち、バンコクでの交通事故件数が計599件と全体の88%を占めており、地方での件数は84件に過ぎなかった。ただし、地方での交通事故については、現地官憲からバンコクに報告されたものしか含まれていないことから、実際の日本軍が関係する交通事故の件数はもっと多かったものと考えられる。いずれにせよ、開戦から終戦までの日数は1,347日間であることから、この数値を基準とすれば平均して2日に1回の頻度でタイ国内のどこかで日本軍が関係する交通事故が発生していたことになる。

図1は開戦から終戦までの交通事故件数の推移を3ヶ月単位で集計したものである。これを見ると、1941年中に記録された交通事故はわずか1件しか存在しなく、日本軍がタイに入ってきてから年末までの約3週間の交通事故は、タイ側によってほとんど記録されていなかったことが分かる⁸。実際には、次の1942年1～3月にはバンコクと地方を合わせて計56件の交通事故が発生していたことから、1941年12月にも相当数の交通事故が発生していたものと考えられよう。この最初のピークの後に交通事故件数は減少し、1942年10～12月に最低の18件を記録した後で再び増加に転じ、2回目のピークを1943年10～12月に迎えていた。さらに、再び減少に転じて1944年4～6月に2回目の底となる39件を記録してから増加傾向に戻り、1945年に入って急増して70件を超え、1945年4～6月に過去最高の74件に達していたことが分かる。なお、1945年7～8月については通常の期間の半分の日数であることから件数が減っているが、単純に倍増させたとして

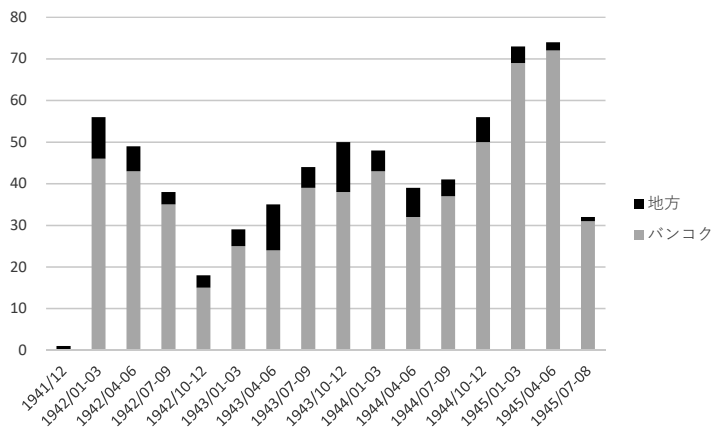


図1 交通事故件数の推移（1941～1945年）（単位：件）

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

も直前の1945年4～6月よりは少なくなっていた。

このように、全体では開戦直後、中期、戦争末期の3回のピークが観察されるが、地方については最も件数の多い時期が1943年10～12月の12件となっており、バンコクとは異なり開戦直後と中期の2回のピークのみが見られ、戦争末期の件数は非常に少なくなっていた。これも地方からバンコクへ報告された件数が減少したことが主要な理由であり、交通事故時件数自体の減少によるものではなかったはずである。なお、1942年末に事故件数が最低を記録しているが、これはバンコクや中部における大洪水の影響であろう。この年には記録的な大洪水に見舞われ、バンコク市内でも9～12月にかけて洪水が発生していたほか、チャオプラヤー川下流域を中心に各地で記録的な洪水となった〔Anek 2015: 237〕⁹。この洪水によってバンコク市内の道路も冠水し、日本側やタイ側の車両の往来が減少したことで、あるいは後述する事故原因の1つである速度超過が物理的に不可能となったことが件数の減少の要因と思われる。

開戦直後と戦争末期の交通事故の頻度の多さは、タイを通過したり駐屯

したりする日本兵の多さと連動していた。開戦直後には約10万人の日本兵がタイを通過しており、バンコクでも一時的に駐屯する日本兵が多く見られた。また、戦争末期の1945年はタイ国内に数多くの日本兵が流入してくる時期であり、バンコクに駐屯する日本兵の数も着実に増加していた。とくに、日本兵が多い時期には当然ながら国外から入ってきた兵が多くなることから、単に数が増えるのみならず、タイの交通事情に不慣れな兵が増えたという点も交通事故件数の増加に関係していたはずである。ただし、戦争末期については地方における交通事故の件数が減っており、日本兵の数の増加と逆行しているが、これについては地方の交通事故をバンコクへ伝える頻度が低くなったためとも考えられる。一方で、中期に交通事故件数が増えている点については、インパール作戦に向かう軍勢が多数通過していた点以外の要因は思い浮かばない。後述するように、地方については泰緬鉄道沿線の交通事故が圧倒的に多いことから、鉄道建設が最盛期を迎えるこの時期に件数が増えることは当然なのであるが、バンコクについてはこの時期に件数が増える理由、あるいは1944年半ばに件数が減る理由は、通過する日本兵の数に連動していたと考えるのが妥当であろう。

日本軍が関係する交通事故は、日本側が加害者となっている事故が圧倒的に多くなっていた。表1は交通事故の加害者別の件数の推移を示したものである。ここでの加害者は事故の際に被害を与える側を意味しており、相手が歩行者や二輪車の場合は自動車側が、自動車同士の場合はぶつかった側を加害者としている。これを見ると、日本側が加害者となっている件数はバンコクと地方を合わせて計644件と全体の94%を占めており、タイ側が加害者となっている件数はわずか39件にとどまっていることが分かる。これは、交通事故が発生した際に日本側が自動車である件数が圧倒的に多いためであり、タイ側は自動車よりも被害が大きくなるサームロー、二輪車、歩行者の比率が高いことから、必然的に日本側が加害者である件数が増えるのである¹⁰。タイ側が加害者となっている事故は多くても3ヶ月につき5件であり、件数の変化にはとくに大きな傾向はない。このように、

表1 交通事故の加害者数の推移（1941～1945）（単位：件）

期間	日本側		タイ側		計
	バンコク	地方	バンコク	地方	
1941/12	-	1	-	-	1
1942/01-03	45	10	1	-	56
1942/04-06	41	4	2	2	49
1942/07-09	32	3	3	-	38
1942/10-12	14	3	1	-	18
1943/01-03	24	4	1	-	29
1943/04-06	22	9	2	2	35
1943/07-09	37	5	2	-	44
1943/10-12	37	11	1	1	50
1944/01-03	39	5	4	-	48
1944/04-06	31	6	1	1	39
1944/07-09	33	4	4	-	41
1944/10-12	48	6	2	-	56
1945/01-03	64	4	5	-	73
1945/04-06	70	2	2	-	74
1945/07-08	29	1	2	-	32
計	566	78	33	6	683

注：加害者側に必ずしも過失があるわけではなく、自動車と歩行者／二輪車の場合は自動車側が、自動車（電車含む）同士の場合はぶつかった側を加害者としている。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

タイで発生していた交通事故のほとんどは、日本側の自動車とタイ側の歩行者や車両との間で発生したものであった。

（2）交通事故の形態

日本軍が関係する交通事故では日本側の自動車とタイ側の歩行者や車両が関わる事故が圧倒的に多くなっていたが、その事故の相手の内訳を示したものが表2となる。これを見ると、サームローとの事故が221件と全体の32%を占め、以下自動車が108件、歩行者が107件でそれぞれ16%ずつ、次いで二輪車が99件で14%となっていることが分かる。電車はバンコク市

表2 事故形態別の交通事故件数（単位：件）

事故形態（事故相手）		件数			比率 （%）
		バンコク	地方	計	
サームロー		217	4	221	32
自動車	自動車	59	9	68	10
	トラック	15	5	20	3
	バス	15	5	20	3
	計	89	19	108	16
二輪車	自転車	76	13	89	13
	バイク	10	-	10	1
	計	86	13	99	14
歩行者		85	22	107	16
電車		37	-	37	5
乗り物その他・家畜		12	7	19	3
物損		35	5	40	6
自損		7	11	18	3
複合		31	3	34	5
計		599	84	683	

注1：サームローには自動サームローを含む。

注2：下位区分の自動車には種別の判別しない自動車も含む。

注3：複合は複数の形態を含むものである。

出所：NA Bo Ko. Sungsutより筆者作成。

内を走る市内軌道の電車との事故がほとんどであるが、パークナム線の電車との踏切事故も4件含まれている。なお、複合の34件は複数の事故相手を含んだものを意味する。

この表ではバンコクと地方における件数も示しているが、事故相手によってバンコクと地方の比率に差のあることが分かる。もっとも件数の多いサームローとの事故については地方では4件しか事故が存在せず、サームローとの事故は事実上ほとんどがバンコクで発生していたことになる。電車についても同様であり、地方には市内軌道が存在しなかったことから、電車との事故はバンコクでしか起こりえないことになる¹¹。逆に、自損事故についてはバンコクが7件、地方が11件と地方のほうが多くなっており、バ

ンコクの件数を地方が上回っている唯一の形態となっている。他にも、地方での歩行者事故は22件で全体の21%を占めており、地方での自動車事故も19件で全体の18%と地方の交通事故件数全体の比率12%を上回っていることから、地方ではサームロー事故が非常に少なかったのに対し、自損事故、歩行者事故、自動車の事故が相対的に多かったことが分かる。

これらの事故形態のうち、サームロー、自動車・電車、二輪車・歩行者については次節以降で考察することから、ここでは乗り物その他・家畜、物損、自損事故についてその概要を確認しておく。乗り物その他・家畜との事故については計19件存在し、そのうち7件が地方で発生していた。内訳では荷車が14件で最も多く、残りは家畜が3件、人力車が2件となっていた。荷車のうち6件は地方での事故であったが、8件はバンコクでの事故であり、バンコクではいずれも日本側の自動車とタイ側の荷車の間で事故が発生していた。家畜3件についても、1件は地方での事故であったが、2件はバンコクでの事故であった。バンコクでの荷車8件と家畜2件の事故についてはいずれも馬が被害を受けており、バンコクでの荷車の動力源としては馬が重用されていたことが分かる¹²。

物損事故はバンコクと地方合わせて計40件発生しており、うちバンコクでの発生件数は35件と圧倒的に多くなっていた。この中で、信号塔を破損した事故が11件と最も多く、以下橋9件、電柱7件、塀6件と続いていた。このうち、信号塔（Pom Charachon）は交差点の中央に建てられていたものであり、交通警官が手信号を出すタイプと電灯式の交通信号と2つのタイプがあったものと思われる¹³。この信号塔を破損する事故は、すべてバンコクで発生していた。交差点の中央に立っている信号塔は運転する日本兵にとって不慣れなものであり、後述するように信号塔を通る際の進路の間違いが交通事故の要因の1つともなっていた。橋については橋の欄干に衝突や接触をして破損させる事故が大半であり、こちらも1件を除いてすべてバンコクで発生していた。

自損事故については、バンコクよりも地方での発生件数のほうが多く、

地方での事故の多くは路面から外れて横転する事故であった。地方での自損事故11件のうち実に9件がこの横転となっており、おそらくは速度超過によってハンドル操作を誤り、左右どちらかに転落して横転したものと思われる。タイの道路は雨季の冠水を避けるために築堤上に建設されていることが多く、その場合道路の両側に堀を掘り、その土で中央に築堤を築くことが一般的であった。このため、道路に並行して両側に堀が存在し、路面を外れた自動車は堀に転落し、その際に横転することが多かった。また、堀には水が溜まっていることも多く、その際には横転した自動車は水没することになった¹⁴。このため、地方における自損事故では被害者が多くなる傾向があり、この11件の事故の被害者は合わせて死者3人、負傷者53人であった¹⁵。これらの事故のうち7件は1942年までの開戦初期に発生しており、地理的にはバンコク～サイゴン間道路での発生件数が6件と全体の約半数を占めていた。

なお、タイ側で起こした自損事故は本来日本軍が関係する事故とはならないはずであるが、実際には日本側が原因者となってタイ側が自損事故を起こす事例がバンコクで3件ほど存在していた。このうち、1件は日本軍の自動車と交差した際に避けようと急ハンドルを切ったサムローのタイヤが折れたもので、残る2件は日本側が路上に置いていた障害物にタイ側の車両がぶつかって破損したものであった¹⁶。これら3件のうち、1件については日本側が非を認めて自転車の修理を約束したものの、その後約束が守られていないとして所有者が合同憲兵に訴えていた¹⁷。

（3）交通事故の発生箇所

日本軍が関係する交通事故の発生箇所は、当時の日本兵の駐屯状況とも連動していたが、タイ側の交通量の多さも関係していた。日本軍の車両が関係していることから、日本軍の行動範囲内でなければ交通事故は起こりえないが、もう1つの要因は道路の混雑度であり、往来する車両や歩行者が多いほど事故が発生する可能性は高かった。このため、交通事故の多い

地域は必ずしも駐屯する日本兵の数と相関関係を持つわけではなかった。

表3は発生箇所が判別した交通事故について、バンコクにおける郡別の交通事故の発生件数の推移を示したものである。これを見ると、パトゥムワン郡が210ヶ所と最も多く、以下バーンラック郡144件、ドゥシット郡59件、サムパンタウォン郡42件、ポムプラーブ郡33件と続いていることが分かる。パトゥムワン郡は日本軍の駐屯地が多く、駐屯する日本兵の数も一貫して多くなっていたことから、交通事故の件数の多さと駐屯する日本兵の数の相関性が見られることになる。次のバーンラック郡にも日本軍の駐屯地は多いものの、駐屯している日本兵の数自体はそれほど多くなく、むしろ日本兵向けの歓楽街の側面が強い地域であった。駐屯する日本兵の数では第3位のドゥシット郡のほうが多くなっていたが、交通事故件数はバーンラックと比べると大幅に少なくなっていた。さらに、サムパンタウォン郡とポムプラーブ郡は旧市街内に位置し、ポムプラーブ郡内に憲兵隊の分隊がある他には日本軍の駐屯地は皆無であった。このように、パトゥムワン郡は駐屯する日本兵の数も交通事故件数も多くなっていたが、それ以外の郡においては駐屯する日本兵の数と交通事故の件数の間に必ずしも明確な関係性があるわけではなかった。

図2はバンコクにおける交通事故の発生箇所を図示したものであり、件数の多さと丸の大きさを比例させてある。これを見ると、交通事故が多い界限は旧市街から放射状に延びるチャルーンクルン通り、ラーマ4世通り、ラーマ1世・ブルーンチット通り、そしてこれらの通りを結ぶシーロム通り、パヤータイ通りなどであり、これらの通り沿いに件数の多い箇所が存在していることが分かる。また、件数はそれほど多くはないものの、パークナム通りやプラチャーティパット通りなど郊外へ延びる道路でも交通事故が発生していたことも確認できる。発生箇所が集中しているのはパトゥムワンからバーンラック郡にかけての一带であるが、旧市街内でも交通事故発生箇所が点在しており、日本軍の駐屯地がほとんどなかった旧市街地でも日本兵の往来が少なからず存在していたことがうかがわれる。

表3 バンコクにおける郡別交通事故の発生件数の推移（1942～1945年）（単位：件）

	パトワム ワン	バーン ラック	ドウ シット	サムバン タウォン	ボム ブラープ	プー カノー	ヤーン ナーワー	プー ナコーン	バーン ケー	トン ブリー	不明	計
1942/01-03	12	12	8	2	-	1	1	2	1	1	6	46
1942/04-06	12	14	7	4	1	1	1	1	-	-	2	43
1942/07-09	10	8	6	1	1	2	1	1	2	2	1	35
1942/10-12	4	2	1	6	2	-	-	-	-	-	-	15
1943/01-03	10	5	5	2	1	1	1	-	-	-	-	25
1943/04-06	9	6	2	1	2	1	1	-	1	-	1	24
1943/07-09	18	8	3	3	4	1	1	1	-	-	-	39
1943/10-12	13	9	4	5	4	1	-	1	1	-	-	38
1944/01-03	22	5	7	4	1	2	-	1	-	-	1	43
1944/04-06	10	11	3	-	-	2	2	3	-	-	1	32
1944/07-09	17	4	3	4	2	3	2	1	1	-	-	37
1944/10-12	21	10	1	2	3	6	2	2	1	1	1	50
1945/01-03	27	19	4	2	6	2	4	1	-	1	3	69
1945/04-06	16	25	3	4	3	4	8	4	-	-	5	72
1945/07-08	9	6	2	2	3	2	4	-	-	-	3	31
計	210	144	59	42	33	29	28	18	7	5	24	599

注：チャオプラヤー川西岸の郡はトンブリー県として一括してある。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

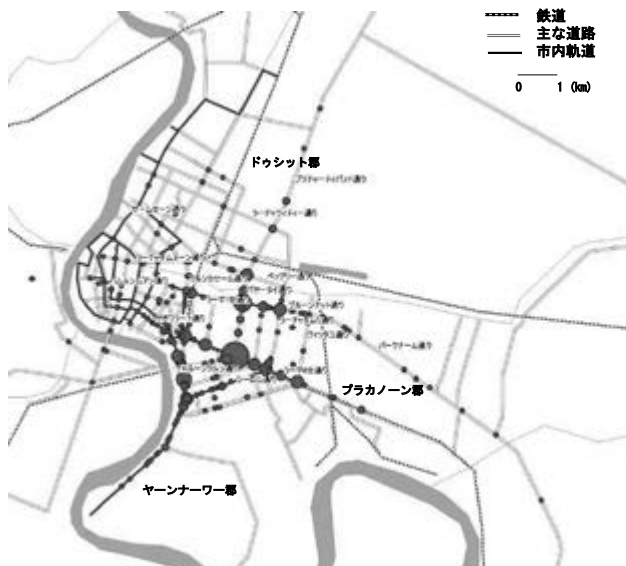


図2 バンコクの交通事故発生箇所（近郊）

出所：NA Bo Ko. Sungsut 他より筆者作成。

次の図3は、バンコク中心部の交通事故箇所を示したものである。この図から、交通事故の発生件数が最も多かったのはラーマ4世通りとパヤータイ・シープラヤー通りの交点に当たるサムヤーン交差点であることが分かる。ここでの交通事故件数は計25件となっており、第2位のパトゥムワン交差点の14件を大きく引き離していた。12件で第3位の中央郵便局前は交差点ではないが、その後は11件のウィッタユ交差点、10件のサーラーデーデン交差点、サパーンルアン交差点、ラーチャターウィー交差点、フアラムボーン駅前とやはり交差点が交通事故発生箇所の上位を占めていたことが分かる。これらの交差点はラーマ4世通りかパヤータイ通りに位置しており、この2つの道路に位置する交差点が交通事故の多発地点であったことになる¹⁸。

サムヤーン交差点での交通事故件数が多い要因の1つは、この交差点

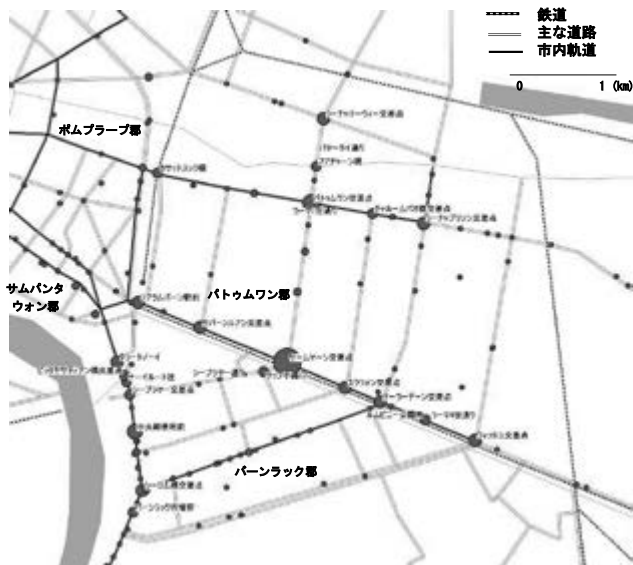


図3 バンコクの交通事故発生箇所（中心部）

出所：NA Bo Ko, Sungsut 他より筆者作成。

が日本軍の往来する主要なルートになっていたためである。東西に延びるラーマ4世通りは東のバンコク港と西のファラムポーン駅を結ぶ幹線であり、とくに物資を輸送するトラックの往来が多かった。一方、北に延びるパヤータイ通りは沿道に日本軍の駐屯地が数多く存在するほか、さらに北上するとプラチャーティパット通り経由でドーンムアン飛行場にも到達した。一方、南西に向かうシープラヤー通りは日本兵の歓楽街であり、その先でチャルーンクルン通りに左折すれば日本軍の駐屯地が多数存在するヤーンナーワー郡のチャオプラヤー河畔に到達した。このように、サームヤーン交差点は日本軍の主要な東西、南北往来ルートのちょうど交点に位置していたのである。なお、東西のルートとしては、沿線に日本軍の駐屯地が多いラーマ1世通りからパークナム通りに至るルートも往来が多く、このルートとパヤータイ通りが交差するパトゥムワン交差点での事故

件数を増やしていたと言えよう。

さらに、サームヤーン交差点の構造が特殊であったことも、交通事故件数を増やす要因の1つであった。この交差点の中央には上述の信号塔が設置されており、この信号塔には計4回日本軍の自動車がぶつかっていた。また、東西に延びるラーマ4世通りの南側には市内軌道の線路が並行しており、交差点のすぐ南にはラーマ4世通りと並行するパークナム線の踏切と、さらにその南を並行するトゥロン運河にかかる橋が存在していた。このような複雑な形状の交差点が交通事故を頻発させていたものと思われる、バンコク市内でも突出して事故件数が多くなっていたのである。なお、サームヤーンの東側に位置するサーラーデー、ウィットユ交差点も全く同じ形状であり、サームヤーンの北に位置するパトゥムワン交差点も、踏切と橋がない点以外はサームヤーンと同じ構造であった。

一方、地方における交通事故の発生箇所は偏りがあり、日本軍が頻繁に自動車で行来していたルート上での事故が多くなっていた。図4は地方における交通事故の発生箇所を示したものであり、これを見ると泰緬鉄道沿線と北部のラムパーン、チェンマイで交通事故件数が多くなっていたことが分かる。郡別でみるとカーンチャナブリー県タームアン郡の11件が最も多く、次いで同県ターマカー郡の10件、ラーチャブリー県バーンポン郡の8件、ラムパーンの7件、チェンマイの6件となっていた。とくに泰緬鉄道沿線のバーンポン～カーンチャナブリー間での交通事故件数が計34件と地方で発生した交通事故全体の40%を占めていた。この間では泰緬鉄道の建設中を中心に日本軍の自動車の往来が活発であり、沿線の人口も比較的多かったことから交通事故が頻繁に発生していたものと考えられる。他にも開戦時のビルマへの進軍ルートとなったピッサヌローク～ターク間道路、マラヤへの進軍ルートとなったソンクラー～サダオ間道路、そしてバンコク～サイゴン間のルート上での交通事故が目立っており、日本軍の自動車の往来が多かったルートが地方における交通事故の主要な発生地点となっていたことが確認できる。

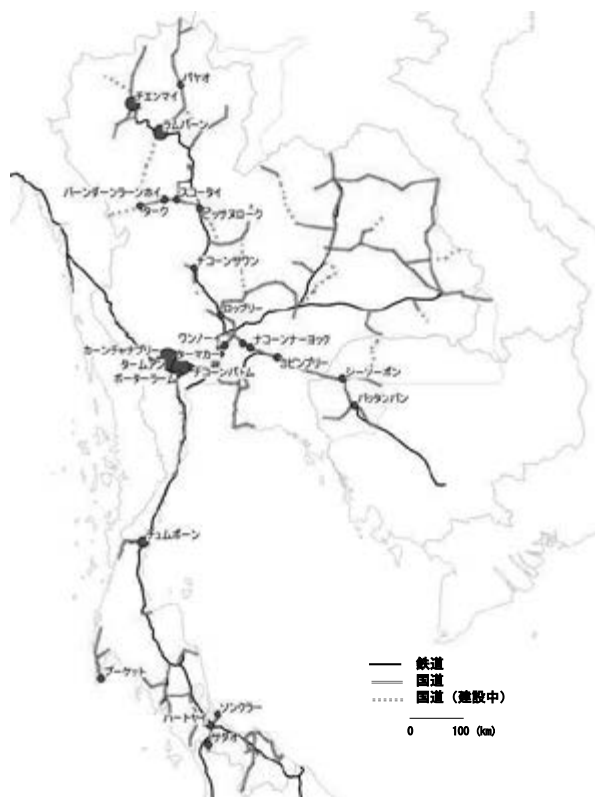


図4 地方の交通事故の発生箇所

出所：NA Bo Ko, Sungsut 他より筆者作成。

（4）交通事故の被害者

日本軍が関わった交通事故によって身体面で被害を受けた死傷者の数は、判別する限りで計346人であった。表4は交通事故の死傷者数を期間別にまとめたものである。これを見ると、全体ではタイ側の死傷者数が計271人と78%を占めており、うち負傷者数が233人、死亡者数が38人であったことが分かる。タイ側の死傷者数は1943年10～12月の35人が最も多くなっており、以下1942年4～6月と1944年10～12月のそれぞれ29人、1945年4

表 4 交通事故の死傷者数の推移（1942～1945年）（単位：人）

期間	タイ側			日本側			総計
	負傷	死亡	計	負傷	死亡	計	
1942/01-03	13	4	17	47	1	48	65
1942/04-06	27	2	29	1	-	1	30
1942/07-09	21	5	26	3	-	3	29
1942/10-12	5	2	7	1	-	1	8
1943/01-03	10	-	10	-	-	-	10
1943/04-06	12	5	17	1	-	1	18
1943/07-09	12	2	14	-	-	-	14
1943/10-12	27	8	35	-	2	2	37
1944/01-03	9	2	11	-	-	-	11
1944/04-06	15	-	15	1	1	2	17
1944/07-09	8	-	8	-	1	1	9
1944/10-12	27	2	29	-	-	-	29
1945/01-03	18	2	20	10	3	13	33
1945/04-06	23	4	27	1	-	1	28
1945/07-08	6	-	6	2	-	2	8
計	233	38	271	67	8	75	346

出所：NA Bo Ko, Sungsut より筆者作成。

～6月の27人が続いている。やはり交通事故件数の多い開戦直後、中期、戦争末期に死傷者数が多くなっている傾向が見られるが、死亡者数については1943年末の8人が突出している。一方、日本側の死傷者数では開戦直後の1942年1～3月の48人のみが突出して多くっており、それ以外の時期については1945年1～3月の12人が目立つほかは特に大きな変化は見られない。日本側で戦争初期の死傷者数が突出しているのは、1942年1月9日にビルマ進軍ルートのパッサヌロック～ターク間道路でトラックが横転するという自損事故が発生して日本兵計41人が負傷したためであった¹⁹。この事故の負傷者数が多かったために、全体の死傷者数も1942年1～3月の65人が突出して多くっていたのである。

次の表5は事故形態別の交通事故の死傷者数を示したものである。これ

表5 事故形態別の交通事故の死傷者数（単位：人）

事故形態 (事故相手)	タイ側			日本側			総計
	負傷	死亡	計	負傷	死亡	計	
サームロー	58	1	59	1	-	1	60
自動車	32	5	37	1	2	3	40
歩行者	87	27	114	7	-	7	121
二輪車	46	5	51	4	-	4	55
電車	2	-	2	-	-	-	2
その他	8	-	8	-	-	-	8
自損	-	-	-	54	6	60	60
計	233	38	271	67	8	75	346

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

を見ると、タイ側の死傷者は歩行者事故の114人が最多となり、以下サームローの59人、二輪車の51人と続いていることが分かる。日本側は自動車が圧倒的に多いことから、歩行者や二輪車、サームローなど乗員が車体で保護されていない乗り物のほうが事故の際に被害に遭う確率が高くなっていた。とくに、歩行者事故の死亡者は27人とタイ側の死亡者数の71%を占めていたことから、歩行者事故の危険性が最も高かったことがこの表からも確認される。先の表2で見たように歩行者事故の件数は計107件であったことから、平均すると歩行者事故1件につき少なくとも1人は死傷者が出て、4件に1件の割合で死亡者が発生していたことになる。一方、日本側の死傷者は上述の横転事故のような自損事故によるものが圧倒的に多く、それ以外の事故での死傷者数は極めて少なくなっていた。

このように、交通事故が発生するととくに歩行者事故では必ずと言ってよいほど死傷者が発生したのであるが、実際には加害者となった日本兵が事故現場から逃亡するケースもあった。日本側が加害者となった交通事故のうちの逃亡件数は合わせて計103件であり、平均すると日本側が加害者である事故のうち16%で日本側が逃亡していたことになる²⁰。図5はこのような事故の件数と比率の推移を示したものであり、これを見ると件数で

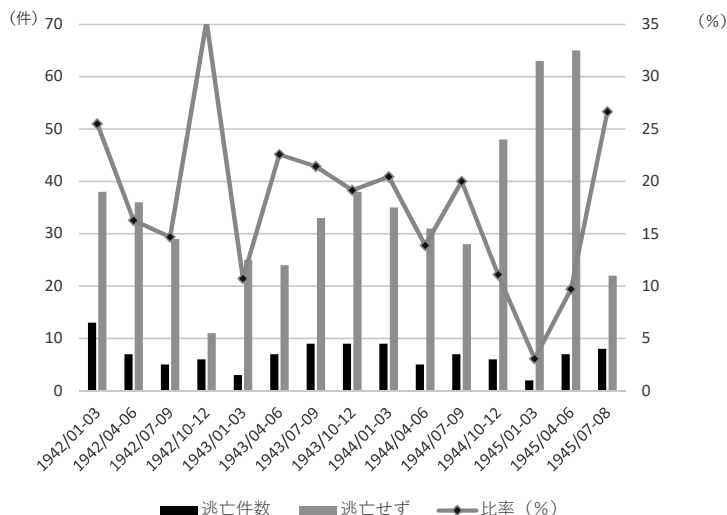


図5 交通事故時の日本側の逃亡件数の推移（1942～1945年）（単位：件）

注：日本側が加害者側の事件のみを対象とし、自損事故は除く。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

は開戦直後の1942年1～3月が最多の13件となり、次いで1943年後半から1944年初めまでの3期間の9件となっていることが分かる。件数の変化は交通事故全体の件数の変化と似ており、開戦直後、中期、戦争末期に多くなっているが、その中で1945年1～3月の件数が非常に少なくなっているのが特徴的である。他方で、逃亡件数の比率は1942年10～12月の35%が最も高くなっており、1945年1～3月の3%という最低値とともに、特異な傾向を示している。1942年10～12月は洪水のために交通事故件数自体は最も少なくなっていたが、日本側が逃亡した比率は逆に最も高くなっていたのである。ただし、これが洪水の影響によるものかどうかは判別しない。

加害者の日本兵が逃亡した場合には、加害者を特定することは至難の業であった。バンコクで発生した交通事故の場合は被害者や目撃者から合同憲兵に通報が入り、合同憲兵が日本憲兵に加害者の情報を伝えることにな

るが、その際に重要な点は事故を起こした自動車の番号であった。日本軍の自動車にはほとんどの場合車体に番号が書かれているため、その番号を日本憲兵に伝えることで日本憲兵が当該番号の自動車がどの部隊に所属するのかを探すことになるが、そもそも番号が分らないと日本側では自動車を探すことが困難であった。

また、被害者の覚えている番号が間違っている場合もあり、例えば1945年6月7日15時半にバンコクでタイ人サムラン（Samran Yaem-yong）の自転車が日本軍の自動車に当て逃げされた際には、被害者は加害者の自動車の番号は11番であったと証言したことから合同憲兵が日本憲兵に伝えたが、日本側は日本軍の自動車の番号は3桁以上であると回答していた²¹。さらに、日本軍の自動車には番号の前に部隊の通称号を現す漢字が書かれているものもあり、泰国駐屯軍を示す「義」から始まる番号の自動車が多くなっていた²²。このような場合、被害者や目撃者が漢字を判別できたとは思えないが、合同憲兵の日報には通称号の漢字が手書きで書かれている場合も多かった²³。

2. サームロー事故

（1）事故件数の変化

サームローは乗客を輸送するための三輪自転車であり、ほとんどがタクシーのような賃貸用車両であった。タイでは1933年にバイクを改造して作られた自動サームロー、すなわち原付サームローが最初のものであるとされており、その後自転車型のサームローが急増していったという [Sa-nguan 1986: 118-121]。サームロー事故は日本軍が関係する交通事故の中では最も多くなっており、その数は計236件となっていた²⁴。このうち、地方で発生した事故はわずか4件にすぎず、事実上ほとんどの事故はバンコクで発生していた²⁵。これは賃貸用車両として用いられているサームローの大半がバンコクに存在するためであり、車両免許（Bai Anuyat Loluean）

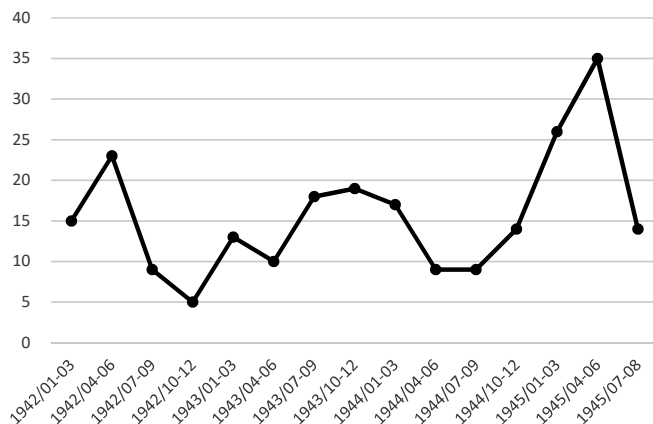


図6 サームロー事故件数の推移（1942～1945年）（単位：件）

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

の発行数を見ると1942年の全国のサームロー免許発行数は1万2,203枚であり、翌年のバンコクのみ数値が7,887枚となっていたことから、バンコクと地方のサームロー台数比はざっと2：1であったことになる〔SYB（1939/40-44）：328〕²⁶。このため、必然的にサームロー事故はバンコクで多発することになった。なお、計236件のサームロー事故のうち、3件は自動サームローの事故であった。

図6はサームロー事故件数の推移を示したものである。これを見ると、1945年4～6月の35件が最も多くなっており、開戦初期の1942年4～6月にも23件ともう1つのピークがあったことが分かる。とくに2回目のピークとなる1945年前半の件数の増加が顕著であり、サームロー事故が戦争末期に急増していたことが分かる。全体的な傾向は先の図1の交通事故件数の推移と似ているが、1942年1～3月の事故件数よりも4～6月の件数のほうが多くなっている点が異なっている。1945年に入ってから事故件数が増加しているのは、この時期にバンコクの道路に不慣れな新参兵が多数流入してきたことで、サームローとの間の事故が増えたためと考えられる。

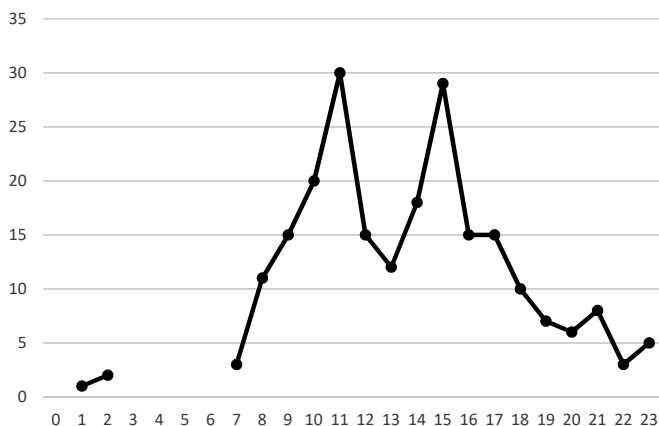


図7 サームロー事故の発生時間帯（単位：件）

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

次の図7は発生時間が判別した交通事故について、発生時間帯をまとめたものである。これを見ると、サームロー事故の発生件数が最も多いのは11時台の30件であり、次いで15時台の29件となっている。午前中と午後2つのピークがあり、その間の12～13時台には件数が大きく減っていることが分かる。これは、昼食時間帯のために日本軍の自動車の往来が減少するのと、同じ理由のためにサームローの往来も減るという2つの要因のためと思われる。通常の日本兵の勤務時間は17時までであることから、夜間の事故件数も少なくなっているが、それでも22時以降や午前1～2時にも何件か事故が発生していた²⁷。

これらのサームロー事故の加害者と被害者の内訳を示したものが表6となる。加害者側についてはサームローとの間に事故を起こした自動車の運転手を意味しており、日本側が231人、タイ側が5人と日本側が圧倒的に多くなっていることが分かる。これは、サームロー事故の場合は日本側の自動車とタイ側のサームローの間で発生した場合が圧倒的に多いため、日本側が加害者となるケースが必然的に多くなるのである²⁸。日本側の加害

表6 サームロー事故の加害者・被害者数（単位：人）

加害者			被害者		
日本側	日本兵	117	日本側	日本兵	3
	日本文民	8		日本文民	2
	インド人	4		タイ人	1
	タイ人	4		計	6
	中国人	3	タイ側	タイ人	232
	マレー人	3		中国人	18
	不明	92		計	250
	計	231	総計		256
タイ側	タイ人	5			
総計		236			

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

者については、日本兵が117人と最も多くなっているが、他にも捕虜として用いられているインド人や、日本側に雇われているタイ人や中国人も含まれており、いずれも運転手として事故を起こした車両を運転していたものであった。不明の92人については日本側の運転手についての記述がなかったものと、日本側の自動車が逃亡したため運転手が判別しなかったものが含まれているが、おそらく大半が日本兵の運転であったものと考えられる。なお、タイ側が加害者の5件については、日本兵がサームローに乗車中にタイ側の自動車との事故に遭った事例や、タイ側のサームローのほうから日本軍の自動車に衝突した事例が含まれていた。

一方、被害者については日本側が6人、タイ側が250人とタイ側が圧倒的に多くなっていた。加害者の数は事故件数と一致するが、被害者については1件の事故で複数の被害者が発生する場合もあることから、被害者の数のほうが多くなっている。タイ側の被害者については、サームローの運転手が必ず含まれるほか、乗客が負傷した場合には乗客も計上されている。乗客も含めても中国人はわずか18人のみであり、少なくともサームローの運転手はタイ人が多くなっていたことが分かる²⁹。1932年の立憲革命以



図8 バンコクのサームロー事故発生箇所

出所：NA Bo Ko, Sungsut 他より筆者作成。

降、人民党政府はタイ人の生業機会を増やすために外国人の就業規制を強化しており、1939年4月に車両法を改定して賃貸車両の運転手をタイ国籍者に限定した [Landon 1941: 230-231]。このため、これ以降はタイ国籍を取得していない限り中国人はサームロー運転手にはなりえなかったのである³⁰。

（2）事故発生箇所

サームロー事故については、4件を除いてすべてバンコクで発生していたことから、ここではバンコクでの事故発生箇所のみ考察する。図8はバンコク市内でのサームロー事故発生箇所を示したものであり、これを見ると上述した交通事故の多発地点での発生が多いものの、その傾向は若干異なっていることが分かる。最も事故件数の多かった地点は中央郵便局前の

11件であり、以下シーロム橋交差点の8回、タラートノーイ、サームヤーン交差点の7件、フアラムポーン駅前、サーラーデーン交差点の6件と続いている。交通事故全体ではサームヤーン交差点の件数が圧倒的に多かったが、サームロー事故では中央郵便局前が最も多くなっていた。この図から分かるように、サームロー事故件数の多い通りはチャルーンクルン通りとラーマ4世通りであり、とくにチャルーンクルン通りでの交通事故件数が多かった点が特徴である。

また、チャルーンクルン通りでは中央郵便局前、タラートノーイ、バーンラック市場など大通りの交差点以外での事故が多かった点ももう1つの特徴である。交通事故全体の多発地点は圧倒的に大通りが交わる交差点が多くなっていたが、サームロー事故については交差点以外の地点も交通事故の多発地点となっていたのである。もちろん、これらの地点においても小路がチャルーンクルン通りから分岐しており、規模の小さい交差点は数多く存在していたのではあるが、図からも分かるようにこの界限では他にも交差点以外の地点で数多くのサームロー事故が発生していたことが分かる。交差点を含めてチャルーンクルン通りでのサームロー事故件数は判別する限りで計76件とバンコクで発生したサームロー事故の3分の1を占めており、次位のラーマ4世通りの38件のちょうど2倍と圧倒的に多くなっていた。このため、郡別でみるとサームロー事故についてはバーンラック郡での発生件数が85件と最も多くなり、パトゥムワン郡の69件を上回っていた。

また、サームロー事故は日本軍の駐屯地のなかったサムパンタウォン郡でも比較的多く発生していた。この郡での発生件数は計23件であり、通り別ではチャルーンクルン通りが13件、ヤオワラート通りが9件となっており、事実上この2つの通りのいずれかで事故が発生していたことになる。このうち、チャルーンクルン通りでは上述の多発地点の1つであるタラートノーイがこの郡に含まれることから、チャルーンクルン通りでの事故の大半がここで発生していたことになる。ヤオワラート通りでは発生箇所が

点在しており、発生回数が多い地点でもせいぜい3件までであった。このヤオワラート通りはバンコクの中華街を貫く通りであり、商店が林立する繁華街となっていた。

他方で、郊外での発生箇所が非常に少なくなっていたこともこの図8から読み取ることができる。プラカノン郡での発生件数は2件のみであり、図に示されたパークナム通り上の2ヶ所でそれぞれ1件ずつ発生していた。ドゥシット郡では計10件発生していたが、いずれも郡内の南側で発生しており、戦勝記念塔以北のプラチャーティパット通りでの事故は皆無であった。また、事故が多かったチャルーンクルン通りでもヤーンナーワー郡内での発生件数は9件と少なくなっており、とくにチャン通り以南での発生箇所は非常に少なくなっていた。このように、サムロー事故はパトゥムワン郡、バーンラック郡、サムパンタウォン郡といったバンコクの中心部に集中しており、郊外での発生件数が非常に少ない点がもう1つの特徴となっていた。

このようなサムロー事故の特徴は、サムローの分布と一致していたものと考えられる。サムローは賃貸用車両であり、乗客の多い箇所に集中する傾向があった。このため、人口が多くて需要の高い地域に多数のサムローが集中していたのに対し、郊外については中心部で乗車した乗客が行き先として指定しない限りサムローが出向くことは少なかったのである。とくに、チャルーンクルン通りはサムローの需要が高く、バンコク市内でも有数のサムロー過密地帯であったものと考えられる。実際に、サムロー事故が多発していた地点のうち、タラートノイとバーンラック市場前はいずれも市場が立地する場所であり、市場を訪問する人が多いことからサムローの需要が高かったはずである³¹。このため、サムロー事故の発生箇所の分布は、日本軍の自動車の往来の頻度のみならず、サムロー台数の多少との相関関係も存在したのである。

表7 サームロー事故の過失者数（単位：件）

		過失者			
		日本側	タイ側	双方／不明	計
加害者	日本側	206	19	6	231
	タイ側	-	5	-	5
	計	206	24	6	236

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

（3）事故の原因

サームロー事故については、そもそもほとんどが日本側の自動車とタイ側のサームローの間で発生しており、加害者は日本側であるケースのみであると言っても過言ではなかったが、実際の過失も日本側にある事故が大半であった。表7はサームロー事故の過失者を示したものであり、これを見ると日本側の過失が206件、タイ側の過失が24件と、過失者の87%が日本側であったことが分かる。このうち、19件については日本側が加害者であったものの過失はタイ側にあることから、日本軍の車両からタイ側のサームローにぶつかったものの、サームローの不適切な運転が事故を招いていたことになる。

サームロー事故の具体的な事故原因をまとめたものが、図9となる。事故原因については事故の状況についての説明から筆者が主要な原因と判断したものを選択しており、事故原因が複数あると判断されるものについては重複して計上しているほか、事故原因が判別しないものについては除外してある。これを見ると、無理な追越が64件で最も多く、以下進路不適切の26件、追突、後退のそれぞれ20件が続いていたことが分かる。このうち、飛び出し・直前進路変更については歩行者が突然飛び出てきて日本軍の自動車が避けようとしてサームローにぶつかるといった複合事故や、日本軍の自動車が突然右左折を行って対向してきたサームローとぶつかるケースが多く、同時進入はいわゆる出会い頭の事故である。

サームロー事故で最も多い無理な追越は、日本軍の自動車が前を走るサー

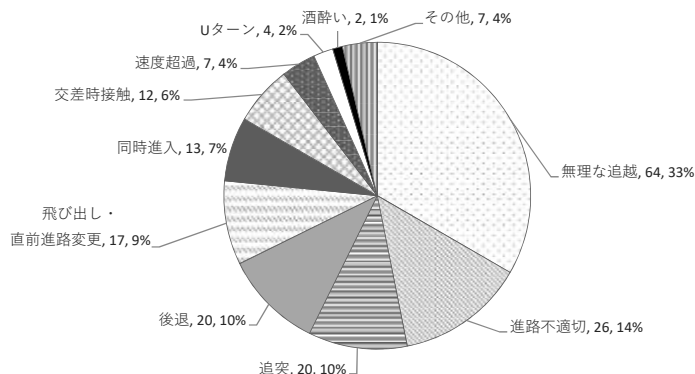


図9 サムロー事故の原因（単位：件・%）

注：事故原因が不明なものは除いてある。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

ムローを追い越す際に接触することで発生するケースが中心であった。例えば、1943年11月11日17時45分にバーンラック郡のチャーヌクルン通りシーロム橋交差点で、タイ人チェック（Chek Lueaksutthi）が運転するサムローの後方から日本軍のヨシカワ部隊のオオタニ二等兵が運転するトラック司2224番が追越そうとしてサムローの右後方の車輪に接触した³²。また、前を走るサムローを追越した際に対向してきたサムローとぶつかる場合もあり、例えば1943年8月23日20時半に同じくバーンラック郡のスラウォン通りで、オオサワ部隊のサイキ下士官が運転する乗用車が西進していた際に、前を走るサムローを追越すために右に寄ったところ対向してきたタイ人チャントラー（Chanthara Sirisom）が運転するサムローとぶつかった³³。このような無理な追越はサムローと自動車との速度差が引き起こすものであり、人力で走行するサムローは自動車にとって極めて遅く感じられ、すぐにでも追越そうとすることから無理な追越が発生していたのである。

進路不適切については、どちらかが道路の中央に寄りすぎている場合と、

交差点での進路の違いに大きく二分された。例えば、1945年7月5日21時にヤーンナーワー郡のチャルーンクルン通りアングロタイ小路口付近で、アングロタイ埠頭の製材所長のアラキが運転する5913番自動車は右に寄りすぎて走行していたために対向してきたタイ人サネー（Sane Sukdi）のサムローとぶつかり、アラキはそのまま逃走していた³⁴。また、タイ側のサムローが右に寄りすぎていた事例も4件あり、例えば1942年3月19日8時にはバーンラック郡のチャルーンクルン通りサートン橋交差点で日本軍の暁3番自動車が北上してきた際に右に寄って対向してきたサムローとぶつかっていた³⁵。

一方、交差点での進路の違いについては信号塔を迂回しなかったことによる事故が多く、例えば1942年5月30日20時40分にパトゥムワン郡のサムヤーン交差点で、タイ人スット（Sut Saengruchi）のサムローがシープレイヤー通りからパヤータイ通りへ直進しようとしたところ、対向してきたパヤータイ通りから右折してフアラムボーンに向かおうとしていたウテンタワイー学校にいるクロ部隊の兵サイトウが運転する岡9356番トラックが、信号塔を迂回しないで右折したためにサムローと衝突していた³⁶。また、1943年12月2日9時にはサムパンタウォン郡のチャルーンクルン通りオーディアン映画館前のロータリーでも、日本軍の自動車がロータリーを逆走してタイ人プアイ（Phueai Liangnoi）のサムローと衝突していた³⁷。このような信号塔やロータリーを通過する際には右回りで迂回しなければならなかったが、日本兵は右折する際に短絡する傾向があり、これが交差点での事故発生要因の1つとなっていた。

追突についても、追越と同じくサムローと自動車の速度差に起因するものが多かった。例えば、1944年6月7日16時半にパトゥムワン郡のラーマ1世通りパトゥムワン交差点で、カサットスック橋からラーチャブラソン交差点へと直進していたタイ人ダムロン（Damrong Sinakharin）のサムローに後ろから来て交差点を右折しようとしたスズキ二等兵が運転する義464番トラックが追突していた³⁸。また、1945年3月18日22時には同じ

くパトゥムワン郡のスラウォン交差点で、スラウォン通りからラーマ4世通りに曲がろうとしたタイ人サマーン（Saman Chanthawam）のサームローに後ろから来た日本軍のKo. Tho. 7237番乗用車が追突し、そのまま逃走していた³⁹。このような追突はすべて日本側の過失であり、日本側の前方不注意や速度超過が引き金となっていた。

後退についても、基本的には日本側の不注意によるもので、1件を除いて過失は日本側にあった。例えば、1944年2月5日17時にパトゥムワン郡のサームヤーン交差点で、パヤータイ通りを走って来たタイ人ボム（Pom Bunsu）のサームローが交差点で停止したところ、前にいた日本軍の自動車1092番が突然後退してきたためサームローのタイヤが曲がり、運転していた日本兵が降りてきて5パーツを渡そうとしたものの、ボムが受け取りを拒否したことからそのまま走り去っていた⁴⁰。また、1945年2月26日11時にはパトゥムワン郡のラーマ1世通りを西に向かっていたタイ人シーダー（Sida Bocho）のサームローが、線路の跨線橋であるカサットスック橋を渡って降りてきたところ、対向してきたタイ人プラシット（Prasit Nopphasit）の運転する日本軍の8424番トラックが橋を上る途中でエンジン故障によって後退を始め、シーダーのサームローにぶつかるという事故も発生していた⁴¹。

（4）被害者への補償

最後に、サームロー事故の被害者への補償について考察する。サームロー本体の補償については、日本側が破損したサームローを引き取って修理するという対応が最も多くなっていた。表8はサームロー事故の補償をまとめたものであり、事故後の補償についての情報があったもののみを対象としている。これを見ると、サームロー本体への補償については日本側による修理が84件であり、日本側による修理代の支払いよりも多くなっていたことが分かる。これはサームロー事故の場合のサームローの破損はタイヤが曲がるなど軽微なものが多く、日本側で簡単に修理できたためと思われる。

表8 サームロー事故の補償（単位：件）

		過失者			
		日本側	タイ側	双方／不明	計
修理		84	-	1	85
修理代支払	10パーツ以下	20	-	-	20
	11～50パーツ	19	4	-	23
	51～100パーツ	10	-	-	10
	101パーツ以上	7	-	-	7
	不明	2	-	-	2
	計	58	4	-	62
慰謝料支払	10パーツ以下	4	-	-	4
	11～50パーツ	12	-	-	12
	51～100パーツ	1	-	-	1
	101パーツ以上	5	-	-	5
	計	22	-	-	22
補償求めず		2	-	-	2
総計		166	4	1	171

注1：重複している場合はそれぞれ計上している。

注2：修理には部品や新車の提供も含む。

出所：NA Bo Ko, Sungsut より筆者作成。

る。ただし、中には修理が終わるまで長時間を要していた例もあり、例えば1945年2月24日19時にパトゥムワン郡のスラウォン交差点で事故に遭ったタイ人チョーク（Chok Chimprasoet）のサームローは、約1ヶ月後の3月22日にようやく修理が終わってタイ側に引き渡されていた⁴²。また、中には修理の代わりに部品を提供したり、破損がはなはだしいため新車を代わりに調達するといった事例も若干存在した。

サームローの修理代の支払いについては、事例によって大きな差が存在した。表8のように、10パーツ以下の修理費を払った事例が最も多く、次いで11～50パーツと金額が上がるにつれて数が少なくなっていることが分かる。実際の金額では、最低額が1パーツ、最高額が750パーツと実に大きな差があった。このうち、1パーツについては、1943年9月26日10時

にポムプラーブ郡のクルンカセーム通りテープシリ学校前で、タイ人 ウェーオ（Waeo Suesat）のサムローを追越してから前方に停車した日本軍の625番自動車が突然後退してきたためにぶつけられたもので、日本側が修理代1パーツを支払って解決していた⁴³。他方で、最高額の750パーツについては、1943年10月28日15時にパトゥムワン郡のラーマ4世通りサパーンルアン交差点で、司令部の15303番トラックが石油を積んでフアラムポンに向かっていたところ、対向してきた日本軍の自動車を避けるために左に寄ってサムローに追突して全壊させたもので、当初日本側は修理代400パーツを支払うと提案したが、タイ側が当時サムローの左側に市内軌道の電車が停車していたためにサムローが避けることはできなかったと主張し、最終的に日本側が750パーツの支払いに応じたものであった⁴⁴。この金額は時期的に見ても破格のものであったが、全体的に戦争末期になると物価の高騰に従って修理費も高くなる傾向があり、101パーツ以上の修理代を支払った7件のうち、5件が1945年5～8月に発生した事故であった。なお、タイに過失があった場合にも4件で日本側が修理費を負担していた。

一方、運転手や乗客に対して慰謝料が支払われていた事例は、表のように計22件存在していた。こちらは11～50パーツが12件と最も多く、101パーツ以上支払われた事例も5件存在していた。金額の範囲は最低の5パーツから最高の2,025パーツまでとさらに大きな格差が存在し、やはり傾向としては戦争末期になるほど金額が上がっていた。このうち、最高額の慰謝料を払った事例は、1945年5月13日にトンブリー県側のトンブリー競馬場でタイ人ワン（Wang Paoleklaem）のサムローに日本軍の自動車が衝突してそのまま逃走した事件であり、サムローの修理費と治療費という名目でタイ側が請求した金額の半額として2,025パーツを支払っていたものである⁴⁵。この時にはワン宛に当時の陸軍武官であった濱田平中将の名前でわび状が出されており、極めて異例の対応であった。

この最高額の事例でも日本側はタイ側の請求した金額の半額しか支払わ

なかったが、タイ側が主張した金額を日本側が認めず、交渉が長引く場合も存在した。例えば、1943年6月に泰緬鉄道沿線のバーンポーン郡で、日本兵が高速で自動車を運転して中国人フォーフォン（Fofong Saetan）が運転するサムローに衝突し、フォーフォンが死亡して同じく中国人の乗客のフックチウ（Fukchiu Lueangsakun）とニー（Ni Saetang）が負傷した事故では、当初サムロー所有者のヒンファット（Hinfat Yangyuen）が修理代200バーツ、フォーフォンの母親が葬儀代として5,000バーツ、ニーが慰謝料2,000バーツを要求し、フックチウの母は警察に任せるとしたものの、6月21日にバーンポーンの憲兵イワサキ大尉との交渉の結果、サムロー修理代が100バーツ、ニーとフックチウの慰謝料はそれぞれ30バーツ、80バーツで合意した。一方、葬儀代についてはフォーフォンの母親が改めて500バーツを要求したものの、イワサキ大尉は250バーツしか支払えないとして交渉は成立せず、最終的に7月14日に290バーツとすることで合意した⁴⁶。サムロー事故での死亡者はこの1件のみであったが、歩行者事故では死亡者の数も多くなり、日本側との交渉が難航する事例が多数存在していた。

（「下」に続く）

註

- 1 本論では日本将兵、軍属の総称として日本兵という語を用いる。
- 2 戦後タイからの日本兵の帰還は1946年4月から始まったが、泰緬鉄道の運行要員とバンコクでの労役要員が最後まで任務を行っており、彼らの最終グループがバンコクを発ったのが10月28日であった〔防衛研 陸軍―南西―泰仏印28「駐泰四年回想録 第三編 第十八方面軍時代」〕。
- 3 実際には終戦時にタイを目指していた日本兵が到着した戦後のほうが日本兵の数は多くなっていたようであり、1945年11月初めの時点で18.7万人という数字を吉川は

挙げている [吉川 1994: 318]。ただし、この数字は多すぎる可能性もある。

- 4 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憲兵との連絡役を担う合同憲兵隊が設置されており、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。しかしながら、いずれも日本兵とタイ人の間で発生したすべての事件を網羅しているわけではない。合同委員会と同盟国連絡局については、吉川 [2010] を参照。
- 5 合同小委員会は日本軍が駐屯していた県に設置されたもので、県知事と陸軍県司令官 (Phu Banchakan Thahan Bok Changwat) をタイ側の代表、現地の日本軍司令官が指名した将校を日本側の代表とする会議であり、地方における双方の意思疎通を円滑化する目的があった [柿崎 2018: 42-43]。
- 6 上述のように日本兵がタイから完全に撤退するのは1946年10月のことであるが、ここでは資料面の都合から1941年12月8日の開戦から1945年8月15日の終戦までの期間を対象とする。
- 7 ここでの電車は路上を走る市内軌道の路面電車と、バンコク〜パークナム間の近郊鉄道パークナム線の電車である。
- 8 1941年12月中で唯一記録された交通事故は、12月19日にチュムボーン県チュムボーン郡で発生したチュムボーン〜クラブリー間道路での自損事故であった [NA Bo Ko. Sungsut 1. 12/121 “Ratthamontri Wa Kan Kasuang Khamanakhom thueng Phu Banchakan Thahan Sungsut. 1942/06/10 ”]
- 9 この時期にはバンコクとシンガポールを結ぶ南線の軍用列車も洪水によって一部区間で運休し、軍用列車に使用された車両数は1942年10月に最低値を記録していた [柿崎 2018: 59-61]。
- 10 日本側が加害者であり、事故を起こした車種が判別する計328件のうち、自動車以

- 外の車両が関わっているものは計25件のみであり、内訳はバイク14件、馬車6件、サムロー3件、馬2件であった。
- 11 正確にはバンコク～パークナム間のパークナム線の電車は南のサムットプラカーン県内も走行するため、この県内で電車との間に発生した事故があれば地方における電車事故の事例となりえるが、そのような事故は記録されていない。
 - 12 地方では荷車の事故のうち2件は牛車となっており、家畜の1件も牛が被害者であった。
 - 13 タイ語の名称は電灯式の信号ではなく警官が手信号を出す塔の意味であるが、*Thai nai Patchuban* [1940] にはチャルーンクルン通りのチャルムクルン映画館前交差点に設置された電灯式の信号の写真が掲載されていることから、一部はいわゆる信号であったものと考えられる。
 - 14 例えば、1942年5月1日8時にアユッタヤー県ワンノイ郡のブラチャーティパット通りで日本軍のトラック2台がバンコクから北上している最中に1台が路肩の堀に転落して水没し、2人の日本兵が車内に閉じ込められたものの、荷台に乗っていて放り出された日本兵3人が救助していた [NA Bo Ko. Sungsut 1. 12/121 “Khana Krommakan Amphoe Wang Noi thueng Phu Banchakan Thahan Sungsut. 1942/05/19”]。
 - 15 このうち、1942年1月9日14時にスコタイ県バーンダーンランホイ郡で発生したトラックの横転事故で日本兵7人が重傷、34人が軽傷を負っており、この事故の被害者数が最大となっていた [NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/17 “Naratraksa thueng Mahat Thai (Thoralek thi 321) . 1942/01/09 ”]。
 - 16 最初の事例については、1945年4月5日19時にサムローの運転手が日本軍の自動車にぶつけられたと合同憲兵隊に通報してきたために調べたところ、日本軍の自動車と接触した痕跡はなく、サムローが自ら急ハンドルを切ったために破損したことが判明し、結局運転手が自腹で修理することになった [NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2 /83 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Phra Nakhon. 1945/04/06”]。
 - 17 これは1945年7月3日にバンコク市内サートーン通りの第39軍司令部（中華総商

- 会）前で、路上に置いてあった防空壕の建設資材に自転車がぶつかったもので、日本兵が修理を約束してその場に置いてきたものの、修理がされていないとして所有者が合同憲兵に訴えたものであった [NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/91 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Phra Nakhon. 1945/07/09”]。
- 18 パトゥムワン郡とバーンラック郡の境界はラーマ4世通りとパークナム線の南を並行するトゥロン運河であり、ラーマ4世通り上で発生した交通事故はすべてパトゥムワン郡内で発生した事故となることが、パトゥムワン郡の交通事故件数が最大となる要因であった。
- 19 NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/17 “Naratraksa thueng Mahat Thai (Thoralek thi 321) . 1942/01/09 ”
- 20 これには、事故後日本兵が一旦は車両を止めて事故を確認した後で走り去ったケースや、一旦は事故現場を去ったもののその後憲兵隊に出頭してきたケースも含む。なお、タイ側が加害者であり運転手が逃亡した件数は計6件存在し、逃亡件数の比率は15%と日本側とほぼ同じ数値となっている。
- 21 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/75 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Phra Nakhon. 1945/06/08” タイ側はそれでも日本側に対して自動車を探そう要請していた。
- 22 日本側も自らのことを「義部隊」と呼んでいたようであり、タイ側では泰国駐屯軍（及びその後身の第39軍、第18方面軍）のことを“Nuai Ngi（義部隊）”と呼んでいた。
- 23 実際に、1942年1月にはおそらく憲兵であったタイ将校が、日本軍の自動車との事故の際に日本憲兵から自動車の番号の前の漢字を聞かれるものの、タイ人には判別できないので代わりにマークを記すよう提案してほしいと所属長に伝えていた [NA Bo Ko. Sungsut 2. 7/8 “Ro. To. Sathian Tamoraphak thueng Pho Bo. Cho Wo. Tho Bo. Thi 1. 1942/01/23 ”]。
- 24 先の表2ではサムロー事故件数は221件となっているが、この表で複合に区分した交通事故の中からサムローが関係しているものを加えると計236件となる。
- 25 バンコク以外では泰緬鉄道沿線のバーンボンで2件、タームアンで1件、そして北部のラムバーンで1件となっていた。

- 26 統計年鑑に記載されている車種別の免許発行枚数の統計は原則として全国分しか得られないが、1943～1944年のみ例外的にバンコクのみの数値となっている。このため、前年との数値の差がなかったとすると、前年のバンコクでの発行枚数は約8,000枚と推測される。なお、この免許は運転免許ではなく車両保有免許である。
- 27 開戦直後に北部ラムパーンで日本兵のための慰安所を設置しようと計画していたマエダ中尉は、一般兵の勤務時間は17時までとタイ側に伝えていた [NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/8 “Banthuek Kan Prachum Rueang Poet Sathanthi Yonchai. 1942/03/23”]。
- 28 加害者側の車両については、バイク7件、馬車5件、馬2件、自転車1件を除いて自動車となっていた。なお、これ以外にタイ側のサムローが加害者となって日本軍の自動車にぶつかった例が1件存在する。
- 29 中国人については姓にセー (Sae) という語が入っている人もしくは資料中で中国人と明記された人を対象としており、国籍とは関係ない。
- 30 中国人のサムロー運転手が被害者であった事例は計9件であった。
- 31 タラートノーイのタラートが「市場」の意味であり、タラートノーイの意味は「小市場」である。
- 32 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/32 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Nuai Tai. 1943/11/12” タイは日本と同じく左側進行を採用していた。
- 33 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/26 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Nuai Tai. 1943/08/24” サムローの運転手と乗客1人が負傷し、病院に運ばれた。
- 34 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/91 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1945/07/05” この事故では、後にサネーとサムロー所有者に対して治療費と修理費がそれぞれ支払われていた。
- 35 NA Bo Ko. Sungsut 1. 12. 1/2 “Rai-ngan Sarawat Phasom Thai-Yipun. 1942/03/20” この事故はタイ側の過失のため、サムローの運転手は補償を求めなかった。
- 36 NA Bo Ko. Sungsut 1. 12. 1/3 “Rai-ngan Sarawat Phasom Thai-Yipun. 1942/05/31” スットは修理費として100パーツを要求したが、結局10パーツしか得

られなかった。

- 37 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2 /33 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Nuai Nuea. 1943/12/03”
- 38 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2 /53 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1944/06/08”
- 39 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2 /81 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1945/03/19” この自動車番号はタイ側の登録ナンバーであり、Ko. Tho.はバンコクを意味していた。
- 40 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2 /41 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1944/02/06”
- 41 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2 /78 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1945/02/27” 日本側が過失を認め、サームローを修理したうえで慰謝料15バーツを払うことで合意した。
- 42 Ibid. “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1945/02/25” この事故の原因は進路不適切であり、日本側が交差点で信号塔を迂回しないで右折したために発生したものであった。
- 43 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2 /27 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Nuai Nuea. 1943/09/27”
- 44 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2 /30 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Nuai Tai. 1943/10/29”
- 45 NA Bo Ko. Sungsut 2. 8 /195 “Rueang Kha Siahai nai Kan thi Thahan Yipun Khap Rotyon Chon Rot Samlo khong Nai Wang Paoleklaem thi Sanam Kila Thonburi.” このサームローはおそらく負傷したワンの自家用サームローであったものと思われる。
- 46 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 5 /30 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Kanchanaburi thueng Athibodi Krom Tamruat. 1943/07/15”

引用資料・文献は（下）に一括して掲載する。

