

第2次世界大戦中のタイにおける 日本軍の労務者調達

柿 崎 一 郎

はじめに

第2次世界大戦中のタイにおいて、日本軍はタイとビルマを結ぶ泰緬鉄道をはじめとして、軍事鉄道・道路や飛行場など様々な交通インフラの整備を行った。日本軍が戦時中にタイで整備した交通インフラの代表である泰緬鉄道は、連合軍捕虜を多数労働力として使用し、過酷な労働環境と日本軍の扱いの悪さから数多くの犠牲者が出たことで有名となり、戦後は「死の鉄道」と呼ばれるようになったが、日本軍は捕虜の他にも多数のアジア人労働者（労務者）も使用しており、その中にはタイで調達された労務者も存在した。日本軍は他にも数多くの軍事鉄道・道路や飛行場の整備を行っており、このような交通インフラ整備の際には例外なくタイで調達された労務者を使用していた。また、交通インフラ整備以外にも、日本軍は各地の駐屯地において労務者を雇用しており、日本兵のいるところには多かれ少なかれ労務者が存在するという状況であった。

このような日本軍による労務者の雇用については、泰緬鉄道建設については既にチャイナロン（Chainarong Phanpracha）、吉川利治、村嶋英治による研究が存在し、いずれもタイ国立公文書館（National Archives of Thailand: NA）所蔵の軍最高司令部文書（Ekkasan Kong Banchakan Thahan Sungsut: Bo Ko. Sungsut）を主要な資料として用いて泰緬鉄道建設の際の労務者の調達について言及している [Chainarong 1987: 62-73、吉川 1994: 196-214、村嶋 1996: 57-61]¹。タイの労務者による日本軍への抵抗の歴史をまとめたダムリ（Damri Rueangsutham）も、泰緬鉄道建設

のためにバンコクで中国人労務者を募集した際に、志願者が減るよう共産党系の抗日組織が活動していたことに言及している [Damri 2001: 106-108]²。また、吉川とプアンティップ (Phuangthip Kiatsahakun) はクラ地峡鉄道の建設の際の労務者調達にも若干言及している [吉川 1994: 250-253、Phuangthip 2011: 160-161]。

しかしながら、これ以外の場所で使用された労務者を対象とした先行研究は管見の限り存在せず、日本軍による労務者調達の全体像が解明されていないのはもちろんのこと、労務者の調達がタイにどのような影響をもたらしたのかについても明らかにされていない。このため、本論はタイにおける日本軍による労務者雇用の全体像を提示し、その概要と傾向を検討したうえで、その影響を分析することを目的とする。

本論で対象とする労務者雇用は、タイ国立公文書館所蔵の公文書資料から判明する、日本側からタイ側に対して 100 人以上の労務者調達の依頼があった事例及び日本軍が 100 人以上の労務者を使用していた事例を対象としており、その数は全国で計 66 件となる³。このため、日本側がタイ側に依頼せずに直接労務者を雇用し、かつその具体的な人数が判明しない事例は本論における分析の対象外となる。なお、泰緬鉄道やクラ地峡鉄道建設において日本軍はマラヤなど国外から調達してきた労務者も使用しているが、本論ではタイ国内で調達された労務者のみを対象とする。

以下、1 では対象となった計 66 件の事例から判明する日本軍による労務者調達の全体像を概観し、2 で実際に労務者を確保する上でのタイ側の対応と問題について検討する。そのうえで、最後の 3 で日本軍の労務者調達が与えた影響について分析する。

1. 日本軍による労務者調達の要求

(1) 労務者調達の概要

本論で対象とした計 66 件の事例から判明した日本軍の労務者調達希望

数は、合計すると15万2,428人となっていた。図1のように、1943年1～3月の希望人数が3万1,200人と最も多く、次いで同年4～6月の2万4,181人、1944年10～12月の1万9,800人が続いており、全体のおよそ3分の1が1943年の前半に希望を出されていたことになる。これより前の時期の希望人数は多くても5,000人程度でしかなかったが、この後は大半の期間で希望人数が5,000人を超えていたことから、日本軍による労務者雇用の希望は1943年前半のピークの後も比較的高い水準を維持していたことが分かる。

地域別で見ると、泰緬鉄道沿線の調達希望人数が最も多くなっていた。表1のように、中部下部のカーンチャナブリーの人数が5万1,025人と最も多く、次いでバーンポーンの2万1,714人、北部のメーテーンの8,500人が続いていた。泰緬鉄道沿線となるカーンチャナブリー県内の3郡とバーンポーンを合わせると約8.6万人となることから、労務者の調達希望の半分以上が泰緬鉄道沿線を出されていたことになる。中部下部に次いで希望人数が多いのは北部と南部であり、それぞれ約2.5万人、約1.8万人と

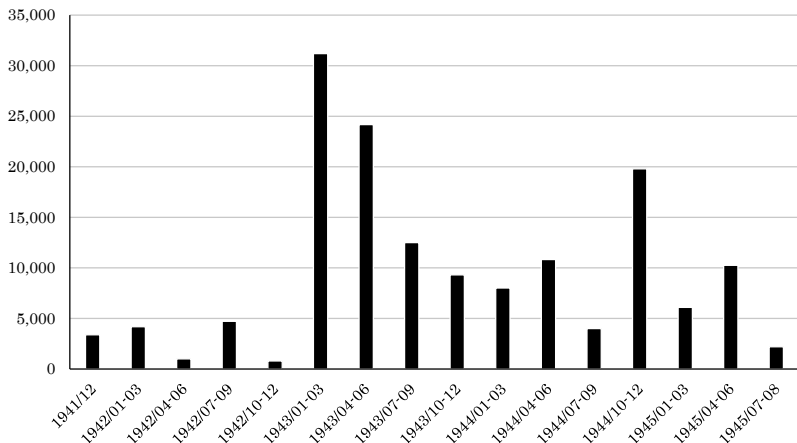


図1 日本軍の労務者調達希望人数 (単位：人)

出所：NA Bo Ko Sungsut、NA [2] So Ro. 0201. 98より筆者作成。

表1 地域別の労務者調達希望人数（単位：人）

地域	県	郡	人数
北部	チエンラーイ	チエンラーイ	600
	メーホンソーン	メーホンソーン	1,500
		バーイ	500
	チエンマイ	チエンマイ	3,500
		メーテーン	8,500
	ラムパーン	ラムパーン	7,880
		ハンチャット	3,000
東北	ウドーンターニー	ウドーンターニー	3,000
	ウボン	ウボン	4,000
中部上部	ピッサヌローク	ピッサヌローク	3,898
		ターク	3,000
	ナコーンサワン	ナコーンサワン	2,200
		タークリー	6,000
中部下部	カーンチャナブリー	カーンチャナブリー	51,025
		トーンパーブーム	1,500
		サンクラブリー	1,500
	ラーチャブリー	バーンボーン	21,714
	ベップリー	ベップリー	200
		チャム	2,000
	ブラチュアアップキーリーカン	ブラチュアアップキーリーカン	3,000
東部	バットンバン	バットンバン	3,350
		モンコンブリー	790
		ロンナバーカート	1,300
	ビブーンソンクラーム	シーソーボン	190
南部	チュムボーン	チュムボーン	6,181
	スラーターニー	ブンピン	6,000
	パッターン	カオチャイソン	3,000
	ソンクラー	ソンクラー	3,000
	サトゥーン	サトゥーン	100
計			152,428

注：原則として調達の依頼地もしくは勤務地で分類してあるが、泰緬鉄道関係の労務者で勤務地が明記されていないものはカーンチャナブリーに計上してある。

出所：NA Bo Ko Sungsut, NA [2] So Ro. 0201. 98 より筆者作成。

なっていた。

図2は日本軍が労務者調達を機能した希望した地点を示したものであり、丸の大きさを希望人数に比例させてあるが、この図からも泰緬鉄道沿線に希望人数が集中していた状況が確認できる。なお、表1の数値ではカーンチャナブリーの数値が最も多くなっていたが、後述するように実際にはカーンチャナブリーよりも奥地に送られる労務者が圧倒的に多くなってい

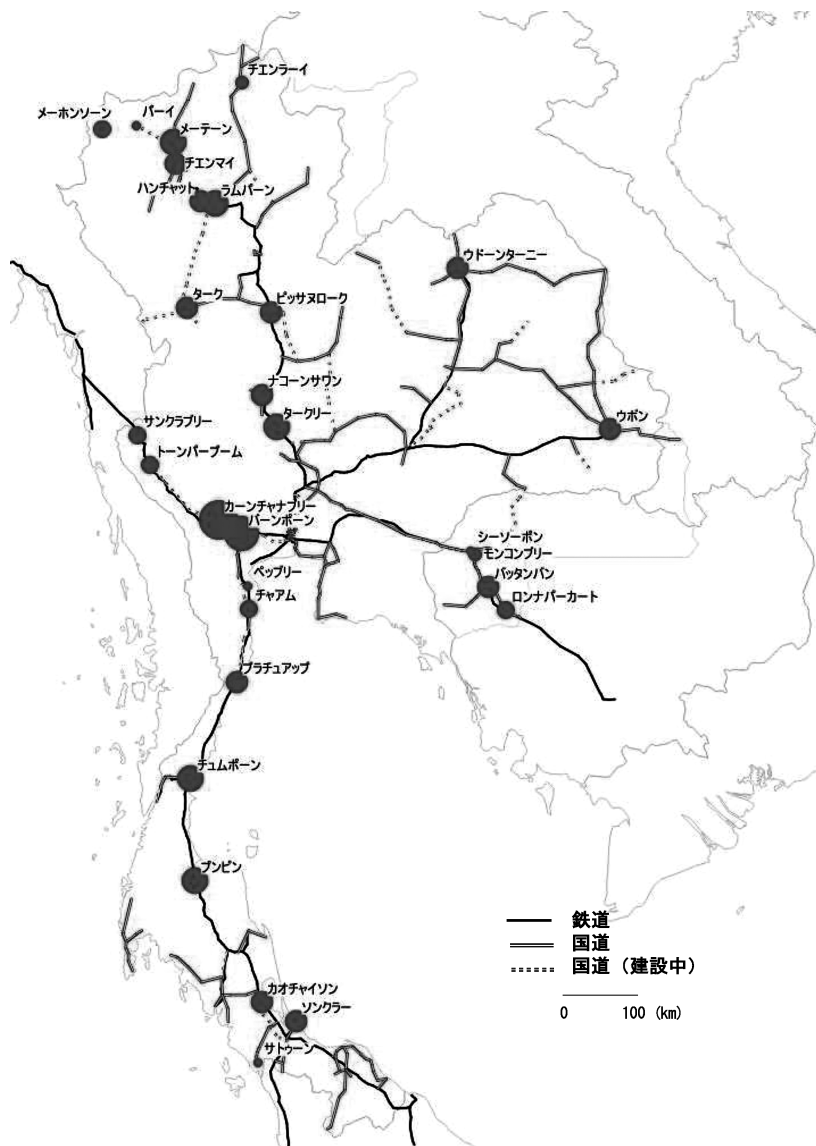


図2 日本軍の労務者調達希望地点

出所：NA Bo Ko Sungsut, NA [2] So Ro. 0201. 98より筆者作成。

た。北部ではチェンマイ～タウンゲー間道路沿いの調達希望人数が多くなっており、メーテーンは実際に建設する道路の起点であった⁴。一方、南部ではクラ地峡鉄道の起点となるチュムポーンの人数が6,181人と最も多くなっていたが、この沿線ではチュムポーン以外には調達希望が出されていた地点は存在しない。また、ブンピンも6,000人とチュムポーンに匹敵する人数となっていたが、ここは飛行場整備が行われた場所であった。

実際に、日本軍による労務者調達の希望は、鉄道や飛行場などの交通インフラ整備を行う場所に集中していた。図3のように、任務別の調達希望人数を集計すると、鉄道建設が7万3,500人と全体の約半数を占めており、次いで飛行場建設が4万3,680人、道路建設が1万5,900人と交通インフラの整備事業のみで全体の87%を占めていた。すなわち、タイ人労務者の主要な任務は日本軍が使用する交通インフラの整備であったことになる。

他方で、交通インフラ整備以外の任務としては輸送と駐屯地内が存在するが、このうち輸送については開戦直後に集中していた。例えば、カーンチャナブリーでは開戦直後に陸路でビルマのタヴォイを目指した第55師団の沖支隊が物資の輸送のために合わせて1,300人の労務者の調達を求め

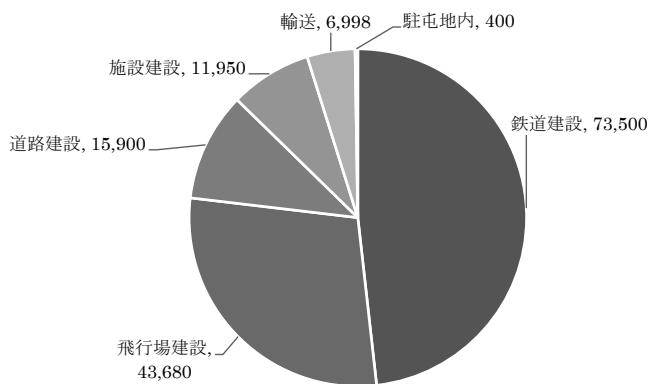


図3 任務別の労務者調達希望人数（単位：人）

出所：NA Bo Ko Sungsut、NA [2] So Ro. 0201. 98より筆者作成。

ていた⁵。また、ビルマへの主要な進軍ルートとなったピッサヌローク～ターク間ではターク～メーソート間の輸送に用いる牛を移動させるために約700人の労務者が雇われたほか、ターク～メーソート間でも荷物輸送のための労務者1,000人の調達が求められていた⁶。これに対し、戦争末期にはメーテーンで輸送用の労務者2,000人の調達が求められていたのみであった⁷。なお、駐屯地内の任務はわずか400人しか存在しないが、実際には日本軍の駐屯地では多かれ少なかれ労務者が雇用されており、実際に雇用されていた人数はこれよりはるかに多かったはずである⁸。

このように、日本軍の労務者雇用は交通インフラ整備を目的とするものが圧倒的に多かったことから、以下軍事鉄道・道路建設と飛行場建設における労務者調達の要求について検討する。

(2) 軍事鉄道・道路建設における労務者調達

軍事鉄道・道路建設については、泰緬鉄道、クラ地峡鉄道、チエンマイ～タウンゲー間道路の事例を検討する。なお、軍事道路については1944年に整備要求が出された道路も存在するものの、ここでは除外している⁹。

泰緬鉄道の建設については、当初タイ側の労務者を使用することを想定していなかった。南方軍は泰緬鉄道の建設に必要な労働力として、シンガポールにいた連合軍捕虜約5万人を使用することを命じており、タイおよび周辺国からの労務者の使用は想定していなかった〔吉川 1994: 32-33〕。実際には連合軍捕虜の大半がタイ側で用いられ、ビルマ側での建設にはビルマ人労務者が主要な労働力となっていたが、少なくともタイ側においては1943年初めまで労務者は用いられていなかった¹⁰。なお、泰緬鉄道のうちタイ側のノンブラードウック～カーンチャナブリー間約50kmの区間については、タイ側が路盤建設を担当することとなり、鉄道局が労務者を調達して建設を行った。これが表2の4,714人の労務者であり、これは日本側の依頼ではなく直接タイ側が雇用した労務者であった¹¹。

ところが、1943年2月に大本営が竣工期限を当初の1943年末から同年

表 2 軍事鉄道・道路建設のための労務者調達希望人数（単位：人）

路線	依頼日	人数	依頼先	備考	出所
泰緬鉄道	1942	4,714		タイ側による路盤建設用（ノーンプラードウック～カーンチャナプリー間）	NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 2/6
	1943/03/02	13,000	同盟国連絡局	第1次分。土工11,350人、木挽1,000人、石工550人、鍛冶100人	NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 2/12
	1943/03/27	15,000	バーンボン郡長	バーンボン郡長に依頼	NABo Ko. Sungsut 2. 5. 3/3
	1943/06/09	23,000	同盟国連絡局	第2次分。その後13,000人に減らす	NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 2/12
	1943/10/29	3,000	同盟国連絡局		NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/15
	1944/04/02	6,825	同盟国連絡局	第3次分。当初労務者5,000人、労務者頭25人。後に月100人ずつ計1,800人追加	NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 2/12
クラ地峡鉄道	1943/05/31	181	同盟国連絡局	砕石工15人、砕石機械修理工6人、トラック修理工20人、発破工50人、機械工10人、木工50人、鉄工30人	NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1/23
	1943/06/06	1,000	チュムボン県知事		NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/13
	1943/10/02	5,000	同盟国連絡局		NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 3/8
	1943/08/17	500	同盟国連絡局	メーマラーイで8月19日に調達希望。8月30日に1,000人	NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/15
チェンマイ～タウングー間 道路	1943/08/17	500	同盟国連絡局	バーイで9月5日に調達希望	NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/15
	1943/08/17	1,500	同盟国連絡局	メーボンソンで9月10日に調達希望	NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/15
	1943/09/07	6,000	同盟国連絡局	メーマラーイ2,000人、兵舎建設2,000人、イマザカ部隊2,000人	NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/15, 2/169

8月までに繰り上げたことで、新たな労働力の追加投入が不可避となった。このため、日本側はマラヤやジャワから労務者を連れてきたのみならず、タイにも労務者の調達を要求してきた¹²。これが1943年3月2日の1.3万人の労務者調達要求であり、日本側による最初の大規模な労務者調達要求であった。この第1次調達については後述するように希望人数の約9割が実際に調達されたが、バーンポーン郡長に依頼した1.5万人については具体的な調達まで至らなかったようである。

さらに、6月になると日本側は2.3万人の追加調達を要求し、その後1.3万人に減らしていた¹³。この第2次調達についても減員後の1.3万人については希望通りの調達が実現したが、この時期になると後述するように日本側に引き渡した後で労務者が逃亡するという問題が浮上することになった¹⁴。そして、泰緬鉄道開通後の1944年に入ってから日本側はさらに6,825人の労務者の調達を求めたが、この第3次調達についてはタイ側との調整が難航して引き渡し開始が年末となり、1945年に入ると労務者の輸送が難しくなり結局途中で計画は中止となった¹⁵。このように、当初日本側はタイ側の労務者に依存せずに泰緬鉄道の建設を行う予定であったが、1943年に入ってから計画変更に伴って相次いで大量の労務者の調達をタイ側に求め、結果としてのべ6万人以上の労務者の調達をタイ側に求めたのである。

一方、クラ地峡鉄道についても当初はマラヤからの労務者を主に用いる計画となっており、タイ側に調達を求めたのは1943年5月31日の181人が最初で、単なる土工ではなく専門技術を持った労務者の雇用となっていた¹⁶。ところが、その後まもなくチュムポーン県知事に1,000人の一般労務者の調達を要求しており、さらに10月には5,000人の調達をタイ側に求めた。これに対して、タイ側では南線沿線の各県に労務者の募集を命じ、計画の約7割の労務者を調達したところで日本側からの追加調達は不要との連絡があり、派遣は中止された¹⁷。

チェンマイ～タウングー間道路については、当初タイ側に建設を任せて

いたものの、日本側の思うように建設が進まなかったことから1943年8月から日本側が直接建設に乗り出すことになり、この道路を経由してビルマに進軍する予定であった第15師団の部隊をチエンマイに送り込み始めた〔柿崎 2018: 227〕。これに伴って日本側は8月17日に同盟国連絡局に対して労務者の調達を求め、表2のように8月19日から9月10日までの間にメーテーン（メーマーライ）、パーイ、メーホンソーンの3ヶ所に労務者を調達するよう依頼した¹⁸。その後、9月に入って日本側はこの道路建設とチエンマイの飛行場整備を合わせて計8,000人の労務者調達を求めており、後述するように日本側はタイ側の対応に不満を持つようになった¹⁹。

（3）飛行場建設における労務者調達

飛行場建設のための労務者調達については、開戦直後と1943年の飛行場整備計画の策定以降の時期に大きく二分された。前者については開戦直後にタイに入ってきた日本軍の航空部隊が、タイの飛行場を使用する際に滑走路の拡張などの整備を必要とし、そのための労務者の調達をタイ側に依頼したものであった。この時期に使用した飛行場は中部上部から北部にかけてのビルマ攻略作戦支援のための飛行場と、南部で日本軍が上陸した地点に存在した飛行場であり、表3では北部のチエンラーイ、ラムパーン、中部上部のナコーンサワン、南部のソクラーで労務者の調達希望が出されていたことが確認できる。実際には、北部のチエンマイや中部上部のピッサヌローク、タークでも日本軍が飛行場を使用していたことから、これらの地点においても労務者が雇用されていた可能性はある²⁰。なお、このうちソクラーについては県知事からの報告に基づく数値であり、1941年12月18日から翌年1月2日までの間、平均して1日1,500人の労務者を飛行場整備と輸送のために日本軍に提供していた²¹。

一方、1943年の飛行場整備計画に基づく労務者の調達希望は、より広範囲に及んでいた。表3の調達希望のうち、1943年8月以降に依頼があっ

表3 飛行場建設のための労務者調達希望人数（単位：人）

地域	郡	依頼日	人数	依頼先	備考	出所
北部	チエンラーイ	1942/02/18	600	チエンラーイ県		NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/34
	チエンマイ	1943/03/06	1,500	同盟国連絡局	飛行機格納機体建設。3月10日に調達希望	NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 8/4
		1943/09	2,000	同盟国連絡局		NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/15
	ラムパーン	1942/03	380	ラムパーン県		NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/34
		1943/03/09	1,500	同盟国連絡局	飛行機格納機体建設。3月9日に調達希望	NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 8/4
		1943/08	2,000			NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/15
東北		1944/03	3,000	ラムパーン県	ノーンボム飛行場	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/8
	ハンチャット	1944/03	3,000	ラムパーン県	バーハイ飛行場	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/8
	ウドーンターニー	1944/05	3,000	ウドーンターニー県	県知事と交渉し1,000人のみ実現	NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 8/4
	ウボン	1944/11	2,000	同盟国連絡局	プラトゥム飛行場	NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/28
		1944/11/13	2,000	同盟国連絡局		NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 8/4
		1943/10	1,000			NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/6
中部上部	ピッサスローク	1944/10	2,000		飛行機格納機体建設	NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 8/4
	ターク	1944/06	1,000		ナムルム飛行場	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/35
		1945/05	1,000	同盟国連絡局		NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 8/1
	ナコーンサワン	1942	200		クロークプラ郡の調達分	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/10
		1944	2,000			NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 8/3
		タークリー	1944/09	2,000		NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 8/4
チャム		1945/02	4,000	同盟国連絡局		NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 8/4
中部下部	ブンピン	1944/09/14	2,000	同盟国連絡局	ノーンサーラー飛行場	NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 8/4
南部	ソクラー	1944/10	6,000		フアトゥーイ飛行場	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/29
		1941/12	1,500	ソクラー県	1941/12/18～1942/01/02の派遣人数から推測	NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/17

たものはいずれもこの飛行場整備計画を契機に労務者の調達が要求されていた。最終的に10月に結ばれた飛行場整備に関する合意では、タイ国内の計13ヶ所の飛行場整備を1944年2月までに行うことになっており、日本軍が自ら整備を行う飛行場は当初バンコクのドーンムアン飛行場の他、北部のチェンマイ、ラムパーンのみであり、残りはタイ空軍の担当となっていた〔柿崎 2018: 284-286〕。表3からも、チェンマイとラムパーンで1943年8月から9月にかけて労務者調達の希望が出されていたことが確認できる。

その後、日本側はラムパーンの2ヶ所の予備飛行場と南部ブンピンの飛行場整備を自ら行うこととなり、ラムパーンでは1944年3月に労務者の調達希望が出されており、ブンピンでも1944年10月時点で6,000人の労務者が働いていた〔柿崎 2018: 288-290〕²²。さらに、1944年8月からはタイ側に任せていた中部上部のターク、ナコーンサワン、タークリーと東北部のウドンターニーも日本軍による整備に変更したことから、これらの地点でもこの前後に労務者調達の希望が出されていた〔柿崎 2018: 291〕。

このように、飛行場整備のための労務者調達要求は1944年以降増えており、1943年に集中していた軍事鉄道・道路建設のための労務者調達よりもやや遅れてピークを迎えていた。このため、図1の1943年前半のピーク以降の労務者調達希望は主に飛行場整備のために出されていたものであったと結論できよう。さらに、飛行場整備は軍事鉄道・道路建設よりも対象地点が多く、かつ全国に広く分布していたことから、労務者調達希望が出された地点数を増やしていたのもまた飛行場整備であったということができよう。

2. 労務者の確保

(1) 難航する調達

日本側は各地で大規模な労務者の調達希望を出してきたが、総計15万

人を超える労務者を日本側の希望通りに調達することは困難を極めた。表2や表3からも分かるように、日本側の調達希望は基本的にバンコクの同盟国連絡局かあるいは各地の地方行政機構に対して出されており、同盟国連絡局に提出された調達希望も調達希望地の地方行政機構に任されることが一般的であった。本論で対象となった調達希望はいずれも地方における労務者の調達であったことから、原則として各県や郡が実際の調達任務を担うことになった。

表4は労務者調達の希望が出された事例のうち、実際に調達した労務者の人数が希望を下回ったもの、すなわち充足率が100%に達しなかった事例をまとめたものである。これを見ると、南部のカオチャイソンの7%が例外的に低くなっている以外は、30～70%程度の充足率となっていた事例が多かったことが分かる。カオチャイソンについては、労賃をタイ側と日本側でそれぞれ1日1.2バーツ、1.8バーツずつ支払うことになっていたものの、実際には日本側の支払いが遅れていたことで労務者が任務を放棄したものと考えられる²³。東北部のウドンターニーも充足率が33%と低い、これは日本側が3,000人の調達を県知事に求めたものの、実際に調達できたのが1,000人のみであったことに起因していた²⁴。

タイ側が労務者を調達する際には、原則として労務者の自由意思に基づいて募集を行っていたが、応募者が日本側の要求する人数に満たない場合は徴用（Ken）を行う場合もあった。例えば、1941年12月にソクラーで行われた飛行場整備と輸送のための労務者調達については、ソクラー県知事は徴用という言葉を用いていた²⁵。徴用は1921年文民軍事徴用法（Pharatchaban-yat Ken Phonlamueang Utnun Ratchakan Thahan）か1914年戒厳令法（Phraratchaban-yat Kot Aiyakansuek）に基づいて行われるもので、非常時に軍の権力を行使して住民を強制的に動員するものであった²⁶。

タイ側も徴用は極力使用したくないと日本側に説明していたが、実際には日本側の希望通りの人数が揃わない場合は、この徴用を用いていた。例

表 4 労務者調達の充足率（単位：人）

地域	郡	場所	依頼日	希望人数	派遣人数 (最大)	充足率 (%)	出所
北部	バーイ	チェンマイ～タウングー間道路	1943/09/05	500	320	64	NA Bo Ko, Sungsut 2. 9/15, 2. 5. 2/33
	ラムバーン	ラムバーン飛行場	1943/08	2,000	600	30	NA Bo Ko, Sungsut 2. 9/15, 2. 5. 2/28
		ローンボム飛行場	1944/03	3,000	900	30	NA Bo Ko, Sungsut 2. 9/15, 2. 5. 2/28
	ハンチャット	バーハイ飛行場	1944/03	3,000	1,200	40	NA Bo Ko, Sungsut 2. 9/15, 2. 5. 2/28
東北部	ウドーン	ウドーンターニー飛行場	1944/05	3,000	1,000	33	NA Bo Ko, Sungsut 2. 6. 8/4
中部上部	ターク	ターク飛行場	1944/06	1,000	616	62	NA Bo Ko, Sungsut 2. 5. 2/35, 2. 9/24
	タークリー	タークリー飛行場	1944/09	2,000	1,232	62	NA Bo Ko, Sungsut 2. 6. 8/3, 2. 6. 8/4
		泰緬鉄道（第1次）	1943/03/02	13,000	11,577	89	NA Bo Ko, Sungsut 2. 4. 1. 2/12
	カーンチャナブリー	泰緬鉄道（第2次）	1943/06/09	23,000	13,449	58	NA Bo Ko, Sungsut 2. 4. 1. 2/12
中部下部		泰緬鉄道（第3次）	1944/04/02	6,825	2,032	30	NA Bo Ko, Sungsut 2. 4. 1. 2/12, 2. 6. 8/1
	ベップリー	鉄道補修	1945/07/31	200	106	53	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/12
	プラチュアップ キーリーカン	陣地構築	1944/12/16	1,000	500	50	NA Bo Ko, Sungsut 2. 6. 8/1, 2. 9/28
		プラチュアップキーリーカン～ チョン・シンコーン間道路	1945/03/29	2,000	1,500	75	NA Bo Ko, Sungsut 2. 6. 8/1, 2. 9/34
南部	チュムボーン	クラ地峡鉄道	1943/10/02	5,000	3,630	73	NA Bo Ko, Sungsut 2. 4. 1. 3/8
	カオチャイソン	バンコク～ハートヤイ間道路	1945/04/20	3,000	200	7	NA Bo Ko, Sungsut 2. 5. 2/37, 1. 4/96

注：充足率が100%未満のものを対象としている。

えば、上述したタイ側が担当した泰緬鉄道の路盤工事の他、チェンマイ～タウンゲー間道路建設のための労務者6,000人の調達の際や、開戦直後のソクラーでの飛行場整備と輸送のための労務者調達の際に徴用を用いていたことが確認できる。なお、徴用を用いる場合でも、労務者に無償で労働を課すのではなく規定された労賃が支払われており、勤務期間も15日間で交代することが定められていた²⁷。

このような徴用を回避する手段として、泰緬鉄道建設の際には中華総商会への労務者調達の委託も行われていた。表4の泰緬鉄道建設のための労務者調達は、いずれも中華総商会に委託して中国人労務者の調達を行った事例であった。第1次調達については1.3万人の労務者の調達が必要であったが、タイ側がこれだけの数の労務者を直ちに調達するのは困難であると日本側に伝えたことから、日本側が中華総商会に打診して中華総商会経由での労務者の調達をタイ側に要請したのが事の始まりであった²⁸。タイ側は当初中国人を強制的に徴用することに難色を示したが、これによって住民の徴用を避けることができることから、最終的に中華総商会が中国人労務者を募集して調達する形に変更し、日本側も中華総商会側が提示した条件の大半を受け入れた²⁹。これによって、第1次調達については最終的に充足率89%を達成することができた。

次いで日本側は第2次分として2.3万人の労務者の調達を求めたが、これについてもタイ側は中華総商会経由での調達を行うことに決めて交渉を行った。これに対し、中華総商会はバンコクのみでの調達は難しいので地方からも調達する必要があるものの、地方には中華総商会の代表がいないので県知事に各県から中国人商人の代表を選出して協議する必要があると回答した³⁰。このため、内務省では24県で代表を選出してバンコクに派遣し、中華総商会との間で調達人数の分担を決めた。日本側が希望人数を1.3万人に減らしたことから、最終的に地方から7,650人、バンコクから5,350人を派遣することで合意した³¹。これによって、表4のように1万3,449人の調達が実現し、当初の日本側の希望人数から見れば58%の調達

率でしかなかったものの、後に減員された希望数であった1.3万人は満たせたことになる。

最後の第3次調達については、当初労務者5,000人と労務者頭25人の派遣を要求し、後に月に100人ずつ派遣して計18ヶ月間で1,800人追加することを求めてきた³²。この時は当初カンチャナブリーでタイ人労務者を募集してみたものの、日本側の提示した労賃が低すぎることから応募者が集まらず、1944年7月末になって再び中華総商會に依頼することに決まった。これに対し、中華総商會側が待遇の改善を求めて条件を出してきたことから日本側との調整が難航し、最終的に11月末にようやく合意した³³。これを受けて労務者の引き渡しはようやく12月から始まったが、4回目の1945年1月初めの引き渡しの際には南線の長大橋が爆撃で破壊されて不通となっており、代替の船も確保できなかったことからバンコクで引き渡した労務者を日本側が帰宅させた³⁴。このため、これ以降中華総商會は労務者の引き渡しを中止し、第3次調達の充足率は30%に留まったのであった。

(2) 労賃の設定

労務者を調達する際に重要な点は、労賃の設定であった。労賃が低すぎると希望者が集まらなくなるが、逆に高すぎると日本側の負担が過大となるほか、タイ側の労務者調達にも影響を与えることになった。開戦直後のバンコクの労賃は、中国人労務者で1日1.5バーツ、タイ人労務者で1バーツとなっており、1943年の時点でも鉄道局や道路局が雇用している労務者の労賃は地方で0.5～0.6バーツとなっていた³⁵。

表5は日本軍が雇用した労務者の労賃を地域別にまとめたものである。もっとも低いものは開戦直後のカンチャナブリーで雇われた輸送要員の0.5バーツであり、翌年のバーンポーンでも0.55～0.60バーツでの雇用が見られた。中部上部では当初ビルマ攻略作戦の際に日本側は1.5バーツの労賃を払っていたが、1942年3月にナコーンサワンで0.6バーツの労賃を

柿崎 第2次世界大戦中のタイにおける日本軍の労務者調達

表5 労務者の労賃（単位：パーツ）

地域	郡	依頼日	労賃 (日当)	備考	出所
北部	チエンマイ	1943/09	0.75 ～ 1.20	飛行場 0.75 パーツ、メーマーライ 1.0 パーツ、奥地 1.2 パーツ	NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/18
	ラムバーン	1943/12	1.0	飛行場。本来は 0.75 パーツだが 遠いため 0.25 パーツ上乗せ	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/8
	バーイ	1944/03	1.0	建設、牛追ひ、宿舎内	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/33
	ガーオ	1945/01	1.5	宿舎管理	NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/191
東北	ウドーンターニー	1944/07	1.0 ～ 1.5	勤務態度が良好な場合は 1.5 パーツ	NA Bo Ko. Sungsut 1. 17/29
中部上部	ピッサヌローク	1942	1.5	タークへの牛輸送	NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/58
	ターク	1942/03	1.5	メーソートへの荷物輸送	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/2
	ナコーンサワン	1942/03/17	0.6		NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/10
	ナコーンサワン	1944/04	1.0	飛行場整備の散用。タークリーも 同額	NA Bo Ko. Sungsut 1. 17/29
中部下部	ピッサヌローク	1944/06/15	1.5		NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/4
	ピッサヌローク	1944/10	0.8	飛行機格納庫建設	NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 8/4
	カーンチャナブリー	1941/12/28	0.5	ボンティーまでの輸送	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/3
	バーンボン	1942/06	0.55 ～ 0.60	男性 0.60 パーツ、女性 0.55 パーツ	NA Bo Ko. Sungsut 2. 7/31
	バーンボン	1942/12	0.8		NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 6/10
	バーンボン	1943/01	0.8 ～ 1.0	ナリヒサ部隊	NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 6/23
	バーンボン	1943/03	0.8	工藤部隊（木工、苦力）	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/3
	バーンボン	1943/03	0.8	イマイ部隊（倉庫建設）	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/3
	カーンチャナブリー	1943/03/02	3.0	泰緬鉄道（第1次）	NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 2/12
	カーンチャナブリー	1943/05	1.0 ～ 1.2	苦力 1.0 パーツ、石工、木工、 鉄工 1.2 パーツ。郡外は 0.25 パーツ手当支給	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/3
	カーンチャナブリー	1943/06	3.0	泰緬鉄道（第2次）	NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/8
	カーンチャナブリー	1943/10/29	1.2 ～ 2.0	泰緬鉄道。食料を日本側が支給 し、勤務態度が良好な場合は褒 賞を支払う	NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/15
	バーンボン	1943/11/23	1.2	枕木輸送	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/3
	カーンチャナブリー	1944/06	1.0 ～ 2.5	労賃 1 パーツ、褒賞 1.5 パーツ	NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 2/12
	ブラチュアアップ キーリーカン	1944/11	2.5	兵舎建設	NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/28
	カーンチャナブリー	1944/11/27	4.5	泰緬鉄道（第3次）。他に食料 1.5 パーツ分支給	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/4
バンコク	ブラチュアアップ キーリーカン	1945/01	3.0	道路建設	NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/32
	ベツプリー	1945/08	5.0 ～ 6.0	鉄道補修	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/12
	バトゥムワン	1942/01/21	1.0	ウーテンタワワイ学校の土工	NA Bo Ko. Sungsut 2. 2/25
	コ・シーチャン	1943/07	1.5		NA [2] So Ro. 0201. 98. 1/17
東部	モンコンブリー	1945/04/25	3.0	引込線建設	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/12
	バツタンボン	1945/05/06	3.0	引込線建設	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/12
	ロンナバーカート	1945/05/10	3.0	道路建設	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/12
	チュムボン	1943/10	2.0	クラ地峡鉄道	NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 3/8
南部	チュムボン	1944/08	3.5 ～ 4.0	造船所	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/10
	カオチャイソン	1945/04	3.0	道路建設。タイ側はが 1.2 パー ツ、日本側が 1.8 パーツ支給。	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/37

提示した際には、日本側は労賃の相場が0.6 バーツだと知ったので今後は0.6 バーツにするとタイ側に伝えていた³⁶。北部や中部上部では全体的に労賃は低い傾向にあり、北部のガーオでは1945年1月の時点でも1.5 バーツで雇用していた。

これに対し、泰緬鉄道の沿線が含まれる中部下部では1943年以降労賃が上昇していった。1943年3月の泰緬鉄道建設のための第1次調達の際には、当初日本側は2 バーツの労賃を提示したものの、調達を請け負った中華総商会側が泰緬鉄道の建設現場は奥地であるので2 バーツでは誰も集まらないとして最低でも3 バーツの支払いを要求し、結局日本側もこれを承諾した³⁷。次の第2次調達の際も日本側は3 バーツの労賃を維持したが、1944年の第3次調達の際には1 バーツに引き下げたうえで、勤務状況の良好な場合は1日0.5～1.0 バーツの褒賞を支払うとの条件を出してきた³⁸。タイ側では以前より労賃を下げれば応募者が集まらなと主張したものの、日本側は条件を変えなかった。タイ側ではカーンチャナブリーで労務者を募集したが、第1陣の152人は日本側に引き渡せたものの、第2陣は奥地のプランカーシーに派遣されると知って、労賃1 バーツと褒賞1.5 バーツでは割に合わないとして全員辞退してしまった³⁹。

このため、タイ側はこの第3次調達についても中華総商会経由に切り替えたのであったが、中華総商会側は6.5 バーツの労賃を主張したことから、日本側との間での交渉が長引くこととなった。交渉は1944年8月から始まったが、翌月日本側が労賃2.5 バーツで食料を無償で提供すると条件の変更を認めたものの、中華総商会側は食料代込みでの6 バーツを主張した⁴⁰。最終的に日本側は労賃4.5 バーツ、食料1.5 バーツ分支給という形で中華総商会側と合意し、12月から労務者の引き渡しが始まった⁴¹。こうして、泰緬鉄道の労務者の労賃は実質的に6 バーツまで引き上げられたのであった。

このように、戦争末期になると労賃の引き上げが見られるようになり、1945年に入ると泰緬鉄道沿線以外でも軒並み3 バーツの労賃となってい

たが、日本軍の労務者の労賃が高騰するとタイ側がより低賃金で雇っている労務者が日本側に流出するという問題も浮上していた。1942年末の時点でバーンボーンの日本軍は0.8パーツの労賃で労務者を雇っていたが、当時タイ側が徴用して泰緬鉄道の路盤工事に使用していた労務者の労賃が0.7パーツであったことから、徴用期間の終了後は日本軍の労務者として働く者が多くなっていた⁴²。また、1944年11月のプラチュアップキーリーカンでの兵舎建設の労務者の労賃2.5パーツについては、当初日本側が3パーツを要求したものの、タイ側が食料を無償提供する代わりに2.5パーツに引き下げるよう求めた結果、日本側が引き下げに応じた事例であった⁴³。それでも、当時プラチュアップキーリーカンで道路局が雇用していた労務者の労賃は1.2パーツでしかなかったことから、道路局の労務者はみな日本側に移ってしまい、タイ側は道路整備を日本側で行うよう求めていた⁴⁴。1945年8月のペップリーでの労賃5～6パーツについても、タイ側は鉄道局の労務者には3パーツしか払っていないのでこの金額は高すぎると主張していた⁴⁵。戦況が悪化するにつれて、日本側は迅速に必要な労務者を集めるために労賃の引き上げを進めたが、これによってタイ側の労賃との間の格差が拡大し、タイ側が必要な労務者を調達することが困難となったのであった。

(3) 引き渡し後の逃亡

タイ側の任務は日本側に労務者を引き渡すまでであったが、日本側に引き渡した労務者が逃亡するという問題が泰緬鉄道やチエンマイ～タウンゲー間道路など奥地に派遣される労務者の間で顕著となっていった。逃亡する労務者が多くなると日本側からさらなる労務者の調達希望が出されることとなり、タイ側が再び労務者調達に駆り出されることにもつながっていた。

表6は泰緬鉄道の第2次労務者調達の際の目的地への到着率を示したものである。これを見ると、日本側が引き渡された労務者の数は計1万

2,968人であり、泰緬鉄道の起点に当たるバーンポーンの到着率は87%となっていたのに対し、実際の勤務地であるワンヤイ到着時の到着率は43%まで低下していたことが分かる⁴⁶。ワンヤイに到着した労務者は5,595人しかいなかったことから、残る7,373人が日本側へ引き渡されてからワンヤイに到着するまでの間に逃亡していたことになる。ワンヤイはカーンチャナプリーから約70 km西に位置し、鉄道建設までは人家の少ない密林に覆われた地域であった。

バーンポーンの到着率は時期による変動がそれほど大きくはなかったものの、ワンヤイの到着率はこの期間内に着実に減少していた。7月後半の最初に派遣されたグループの到着率は63%と最も到着率が高いレベルとなっていたが、その後は到着率が大幅に減少し、8月28日以降のグループの到着率はいずれも10%台となっていた。これはすなわち、先に到着した労務者から現地の情報が伝わり、後から到着した労務者がそれを聞いて逃げ出したことを意味していた。実際に、第1次調達の労務者の調達が行われていた5月の時点でも、中華総商会側は日本軍が自動車を提供しないので食糧輸送が滞っていること、食事の時間が十分に確保されていない

表6 泰緬鉄道第2次労務者調達時の目的地到着率（1943年）（単位：人）

募集期間	募集地	受領数	バーンポーン到着		ワンヤイ到着	
			人数	到着率(%)	人数	到着率(%)
07/15-07/31	バンコク及び周辺県	4,063	3,590	88	2,580	63
08/01-08/10	バンコク及び周辺県	3,573	3,342	94	1,247	35
08/11-08/20	バンコク及び周辺県	3,109	2,677	86	1,181	38
08/22	バンコク	215	170	79	145	67
08/24	バンコク	300	223	74	163	54
08/26	バンコク	352	330	94	110	31
08/28	バンコク	445	304	68	50	11
08/30	バンコク	272	257	94	33	12
08/30	ナコーンパトム	467	223	48	69	15
08/31	チャチューンサオ	172	150	87	17	10
計		12,968	11,266	87	5,595	43

注：ワンヤイの到着率は受領数に対する到着率である。

出所：NA Bo Ko Sungsut 2. 4. 1. 2/12より筆者作成。

こと、宿舎に床がないこと、病気の際の治療が受けられないことが問題であると同盟国連絡局の職員に伝えていた⁴⁷。

同様の問題は、チェンマイ～タウングー間道路建設でも起こっていた。この道路整備については建設現場がメーテーンから先の山岳地帯となったが、沿線は人口希薄な地域のため日本側が要求する人数の労務者を現地で調達することができず、チェンマイ方面から派遣する必要があった。チェンマイ県知事によると、県では1943年10月からこの道路建設のための労務者を徴用して調達してきたが、実際には途中で逃亡する労務者が多いために日本側に規定された人数を引き渡すことができたことは皆無であり、しかも逃亡率は徐々に悪化してきたとのことであった⁴⁸。1944年11月には、県が徴用した6,000人の労務者のうち、日本側に引き渡した人数は1,670人に過ぎず、さらに勤務現場まで到着した労務者はわずか372人のみであった。

このような労務者の逃亡は、勤務地の環境の悪さや待遇の低さは勿論のこと、日本兵による労務者に対する振舞の悪さが起因している場合もあった。例えば、1943年8月30日にナコーンパトム県サンプラーン郡から派遣された労務者72人の労務者頭となったハ（Ha Yotbangtoei）は、列車でバーンポーンに到着後、日本兵に命じられて労務者に隊列を組ませて駐屯地に向かったが、その間に日本兵に理由もなくビンタされ、途中で遅れる人があるとビンタされたり蹴られたりしていたことから、到着後すぐに逃げ帰って来たと報告し、他にも当日中に逃げた者が多数いたとのことであった⁴⁹、彼の一向は表6のナコーンパトムからの467人に含まれていると考えられることから、この時のバーンポーンの到着率が48%と非常に低かった要因は、このような日本兵の振舞の悪さが原因であったと言える。

なお、逃亡した労務者の中には初めから前渡金を貰った上で逃亡する計画を立てていたものも含まれていたはずである。泰緬鉄道の第2次労務者調達の際には、移動の際にも1パーツの日当が入る他、家族に事前に10パーツを支払って労賃で清算することになっていたことから、勤務地に到

着する前に逃亡すればこの10バーツをそのまま着服することができた⁵⁰。第3次調達の際にも応募者には支度金10バーツを支払い、日本軍に引き渡される前の間も1日3.5バーツを支給されていたが、結局日本側に引き渡されてから逃亡するものが後を絶たず、1945年1月19日時点で第3次調達によって日本側に引き渡された労務者2,001人のうち、残っているのは170人に過ぎなかったとして、日本側は契約違反をした労務者を訴えられるようにしてほしいとタイ側に求めていた⁵¹。

このように、日本側に引き渡した労務者が逃亡する事例が後を絶たず、労賃を引き上げて待遇を改善しても、この問題は解決するどころかむしろ悪化の一途をたどっていった。逃亡者が多いと日本側は再びタイ側に労務者の調達を求めることとなり、新たに調達された労務者が再び逃亡して日本側からのさらなる調達要求を招くという悪循環に陥ることとなったのである。

3. 労務者雇用がもたらしたもの

(1) 住民の生業への影響

このように、日本軍は戦時中にタイ側に対して少なくとも15万人以上の労務者の調達を求めていたが、このような日本軍による大量の労務者雇用はタイ社会に何をもたらしたのであろうか。

まず考えられるのが、住民の生業への影響である。当時のタイの主要な産業は稲作を中心とする農業であり、都市部で苦力として働いていた中国人を除いて、日本軍の労務者として雇われた住民の大半は農民であった。1930年代初めに農村経済を調査したアンドリュース（James M. Andrews）は、タイの労務者の約7割が中国人であると推計しており、農村に居住する農民は労務者として雇用されることを好まず、経済状況が悪くて必要に迫られた場合は道路整備など政府の公共事業の労務者として雇われることを選択すると説明していた [Andrews 1935: 155-161]。

このため、日本軍によって雇用された大量の労務者は、多くのタイ人住民にとって初めての労務者としての労働体験であったものと考えられる。1930年代から全国で道路整備が本格的に始まることから、道路建設の労務者として雇われた経験がある農民も若干存在したかもしれないが、多くの農民にとっては日本軍の労務者になるまでに労務者として雇われた経験がなかったはずである⁵²。その意味では、日本軍の労務者雇用は地方のタイ人が労働経験をして、将来の農民から労務者へと転換していく最初の契機となったということができるかもしれない。

戦時中は日本軍の労務者のみならず、タイ軍や政府機関による労務者の徴用も活発になっており、徴用される住民の数はさらに多くなっていた。例えば、カーンチャナブリーでは1941年に建設に国道指定されたカーンチャナブリー～ピロック間道路の建設に住民が徴用されており、1942年9月にはラーチャブリーからの労務者479人が現場に到着していた⁵³。道路局は1941年に全国で計4,900 kmの国道を新たに建設国道に指定し、各地で住民を徴用して整備を開始していた〔柿崎 2009: 43-45〕。また、1942年5月にタイ軍がビルマのシャン州東部に進軍してこの地を占領すると、軍は道路整備や物資輸送のために北部の住民を多数徴用していた⁵⁴。

また、1943年半ばからピブーンが中部上部ペッチャブーンへの遷都計画の構想を始め、ペッチャブーンへの道路建設や移転する政府機関の建物建設を進めたことから、こちらでも住民の徴用が行われることになった。その全容は不明であるが、道路整備の徴用は同年9月から始まり、1944年5月の時点では道路整備関係のみで計4万7,440人の住民を徴用していた⁵⁵。同年7月末の時点で、ペッチャブーンへのアクセス道路として整備されていたチャイバーダーン～ペッチャブーン間のチャイウィブーン道路整備に徴用された住民の数は計10万1,521人とされていたことから、日本軍の労務者数に匹敵するか、あるいはそれ以上の数の住民がタイ側に徴用されていたことになる⁵⁶。

さらに、日本側の要請に基づいてタイ側が担当する交通インフラ整備に

も徴用された住民が用いられていた。上述したように、1943年に日本側が策定した飛行場整備計画では、当初整備対象となった15ヶ所のうち日本側が整備する飛行場は3ヶ所のみとなっていたことから、残る12ヶ所はタイ空軍が担当することとなり、1944年5月の時点で計15ヶ所の日本軍のための飛行場整備を住民の徴用によって進めていた⁵⁷。また、1944年2月に日本側は4線の軍事道路の整備をタイ側に要求しており、これについても道路局が担当して住民を徴用する形で行う必要があった〔柿崎2018: 292-296〕。このうち、バンコク～ハートヤイ間道路は総延長約1,000kmの長大な道路であり、一部区間を除いて道路が存在していなかったことから、道路局ではこの道路整備に1日4,200人の労務者が必要であると見積もっていた⁵⁸。上述の南部カオチャイソンでの道路整備も、このバンコク～ハートヤイ間道路整備の一環で行われていた。

しかしながら、このように農民に労務者の仕事を任せることで、住民の生業、すなわち農業生産への影響が懸念されるようになった。例えば、1943年9月に日本側がチエンマイ～タウンゲー間道路とチエンマイ飛行場の整備のために計8,000人の労務者の調達を求めた際に、タイ側は稲作の時期に農民を徴用すると農業生産に影響が出るとの懸念を示していた⁵⁹。また、1944年初めにカーンチャナブリーを視察した同盟国連絡局のブン（Pun Wongwiset）とバンポット（Banphot Bun-yaprasop）の報告によると、泰緬鉄道の建設が始まってから県内の住民は耕作を行わないで日本軍の労務者として雇用されることで1日2～4バーツを稼ぐようになり、他方で日本兵、連合軍捕虜、労務者が多数県内に入って人口が従来の4～5倍に増えたことから、かつては可能であった県内での農産物の自給が難しくなったとのことであった⁶⁰。なお、タイ側の徴用でも同様の問題が発生しており、ペッチャブーンでは住民の徴用が農業生産に影響を与えるとして、1944年3月に県内の一部の農民の徴用を中止する命令を出していた⁶¹。

実際に、日本軍の労務者雇用が増えたことによって農業生産に影響が出たことを直接示す資料は、管見の限り確認できない。カーンチャナブリー

県の粳米生産量を比較すると、1942年と1943年がそれぞれ約5.2万トンと約4.1万トンと例年と比べて豊作であったの対し、1944年には約6,100トンと大幅に減少していたが〔SYB（1939/40-44）：467-468〕、これは天候不順による不作の可能性が高いことから、労働力不足による減産と結論付けることはできない⁶²。しかしながら、農繁期に農民を多数労務者として徴用すれば、多かれ少なかれ農業生産への影響が出ていたであろうことは疑いない。

（2）日本側の不信感の醸成

このように、タイ側は農業生産への影響が懸念されることから、日本側へ調達する労務者の数を極力減らしたいと考えていた。しかしながら、このようなタイ側の姿勢は日本側からは非協力的な態度と見なされ、日本側の不満を醸成することになった。

これまで見てきたように、日本側は一度に大量の労務者の調達をタイ側に求め、しかもできるだけ迅速に派遣するよう要望していた。泰緬鉄道建設の際には、第1次調達で1.3万人、第2次調達で当初2.3万人と万単位の労務者の調達を求めており、1937年の時点で総人口が1,446万人しかないタイで、しかも局地的にこれだけの数の労務者を迅速に調達するのは至難の業であった⁶³。このため、タイ側は住民の自由応募による調達を原則としつつも、徴用を用いたり中華総商會に委託するなど様々な方策を用いて日本側の要請に応じていたものの、日本側はタイ側が迅速に希望する数の労務者を調達できないことに対して不満を抱いていた。

日本側不満がとくに顕著であったのは、1943年9月にチエンマイ～タウングー間道路建設のための労務者調達を要望した際であった。この依頼は当初9月7日に日本側の陸軍武官室と同盟国連絡局との間の週例会議の場で出されたが、現地の日本軍はチエンマイ県にも同様に依頼をしていたようであり、13日の週例会議の場で日本側は現地部隊からの報告としてチエンマイ県知事が非協力的であるとタイ側に伝えていた⁶⁴。その後、

17日の週例会議で日本側は改めてこの件を取り上げ、タイ側は軍最高司令官の希望で極力徴用は用いたくなく、タイの人口は1,400万人のみであり、成年男性の数はその何割かに過ぎず、しかもタイ軍も徴用している中で稲作も行わなければならないので国外から連れてくるよう求めたものの、日本側は既に泰緬鉄道建設のために5万人連れてきたのでタイで調達したいと改めて申し入れた⁶⁵。さらに、24日の週例会議でタイ側は人口の少なさを理由に改めて日本側に対して国外から連れてくるよう求め、労務者が集まらないのはタイ人が日本兵を恐れているためだとしたが、日本側はマラヤの人口は数百万人しかないのに7万人も労務者を集められ、多くはゴム園の労働者で女性や老人もいると主張した⁶⁶。

このようにタイ側がチェンマイでの大量の労務者調達に難色を示していたことから、日本側は陸軍武官名で以下のような要望書を出してきた⁶⁷。

予テ「チェンマイ」附近ニ於テ約八千名ノ苦力募集ニ関シ、口頭ヲ以テ再々貴方ノ協力ヲ要請シタル所現在迄供出人員約1000名ニ過ギズ又資材運搬上絶対必要ナル牛車ハ漸ク数十台ヲ供出セルノミナリ、斯クテハ作戦遂行上極メテ憂慮スベキモノアリ

現地日本軍当局ヨリノ報告ニ依レバ県知事不在ヲ理由トシテ県庁ノ協力ハ全ク消極的ナリト言フ

右ノ次第ナルニ付所要人員及牛車ノ供出ニ関シ至急配慮煩ハシ度

北部にはそもそも中国人労務者がほとんどおらず、労務者を調達するには徴用を行わないと必要人数が確保できなかった上に、既にシャン州に進軍したタイ軍の徴用も行われていたことから、農業生産への影響を避けるためにもタイ側としては北部での労務者の大量調達はできれば避けたかったのではあるが、これが日本側からは非協力的と見なされたのであった。結局、タイ側は10月末までに8,000人の労務者を調達し、日本側の疑念を払拭することができた⁶⁸。

なお、日本側はマラヤでの労務者調達と比較してタイの非協力ぶりを暗に批判していたが、日本側はビルマとも比較して同様にタイにおける労務者調達の難しさを嘆いていた。1944年3月31日の週例会議で、タイ側が求めていた鉄道用の潤滑油の調達に関する話題の中で、日本側はビルマでは労務者60万人が簡単に調達できるが、タイでは5,000～6,000人でも難儀すると語っていた⁶⁹。これはタイ側が代用油の使用に消極的であることを暗に非難する意図があったと思われるが、これまで何度もタイ側と労務者調達の交渉を行っても思い通りに進まなかった日本側の不満が背景にあったと言えよう⁷⁰。

(3) 日本兵とタイ人の関係悪化

日本軍が大量の労務者を雇用したことで、タイ国内の各地で日本兵とタイ人が接触する機会が生じた。そもそも、日本軍は通常は駐屯地内に宿営しており、交通インフラ整備事業の際には建設現場に赴くことになるものの、一般の住民と接触する機会はそれほど多くはなかった。このため、日本兵の最も身近にいたタイ人が、建設現場や駐屯地内で働く労務者であり、日本兵が最も密接に関係を持つ可能性があったのが労務者であったことになる。

このため、日本兵とタイ人労務者の間には様々な関係性が構築されたが、それは親密な友人という横の関係ではなく、むしろ雇用者と被雇用者という上下関係であり、日本兵が上、タイ人が下という階層性を持っていた。この結果、日本兵のタイ人労務者に対する振舞はとくに戦争初期において悪く、日本兵がタイ人労務者に対して暴力を振ったり危害を加えたりする事件が後を絶たなかった。筆者が確認した限りにおいても、日本兵が労務者に対して暴行・恐喝を行った事例が42件存在しており、そのほとんどが日本軍によって雇用されている労務者への暴行・恐喝であった〔柿崎2022: 254-255〕。このような日本兵の労務者に対する振舞の悪さが労務者の逃亡を招き、労務者の調達を困難にしていたことは上述の通りであった。

日本兵の振舞の悪さは時には日本兵とタイ人労務者の間の対立を招くこととなり、その最たるものが1942年12月のバーンポーン事件であった。この事件はバーンポーンの寺院で日本兵が捕虜にタバコを恵んだ小僧の顔をビンタしたことを契機に、それを目撃したタイ人労務者が不満を募らせて日本兵との間に衝突が発生したものであった〔柿崎 2022: 256-257〕⁷¹。彼らは泰緬鉄道の路盤工事のためにタイ側が雇っていた労務者であり、表2の最上段に記載されている4,714人の労務者の一部であった。この衝突によってバーンポーンでは日本軍の雇用されていた労務者が軒並み逃亡し、タイ側は泰緬鉄道の路盤工事に調達していたタイ人労務者を1日70人ずつ日本軍に派遣することで対応していた⁷²。

他方で、日本軍に雇われていたタイ人労務者は、日本軍の物資や日本兵の私物を盗んだり、あるいは日本兵に対して強盗・襲撃を行う形で日本側に反撃していた。判明する限りはあるが、筆者が確認した計1,644件の窃盗の中で、少なくとも日本軍のタイ人労務者が加害者となる事件が90件、中国人労務者が加害者となる事件が22件存在した〔柿崎 2022: 281〕。例えば、1943年5月28日にカーンチャナブリーの駐屯地で紙幣約6,000バーツ分などが入った箱が夜間に盗まれ、警察が捜査したところ以前この駐屯地で働いていたタイ人労務者の犯行であることが分かり、容疑者1人が検挙されていた⁷³。このような窃盗は戦争末期に増える傾向にあり、タイ人労務者による窃盗90件のうち、半分に当たる45件が1945年に発生していた。なお、窃盗については加害者が不明の事件が561件存在することから、この中にも日本軍が雇用していた労務者による犯行が少なからず含まれていたものと考えられる。

また、強盗・襲撃についても、日本軍の労務者が日本人軍属を襲撃した事例が少なくとも1件確認されている。これは1945年3月2日の11時半に泰緬鉄道沿線のタームアン郡で、日本人軍属が駐屯地への道を歩いていた際に、対向してきたタイ人2人を捕まえて駐屯地に連れてこうとしたところ刺されたもので、容疑者の2人はいずれも日本軍の雇用する労務者で

あった⁷⁴。こちらについても加害者が不明の事件が63件存在することから、この中に日本軍の労務者による犯行が含まれていたはずである〔柿崎 2022: 366〕。

このように、日本兵とタイ人労務者は同じ場所で同じ時間を過ごしていたことから、両者の間で様々な関係が発生していた。全体的な傾向としては日本兵の振舞は初期において最も悪く、タイ人労務者に対して暴力を振ることで彼らに恐怖感を与え、結果として労務者の逃亡や調達の難化をもたらしていた⁷⁵。他方で、タイ人労務者による日本軍の物資の窃盗や日本兵に対する強盗・襲撃も発生しており、その頻度は戦争末期に高まっていった。その結果、日本兵とタイ人の間の関係性は悪化の一途をたどり、双方が我慢を強いられる状況が終戦まで続いたのであった。

おわりに

本論はタイにおける日本軍の労務者雇用の全体像を提示し、その概要と傾向を検討したうえで、その影響を分析することを目的とした。本論対象とした労務者調達の希望数は総計約15万人に上り、1943年前半にピークを迎えていた。労務者調達の目的は軍事鉄道・道路整備や飛行場整備といった交通インフラ整備が中心であり、全体の約9割が交通インフラ整備向けの調達希望であった。とくに、タイで最大の交通インフラ整備事業であった泰緬鉄道建設のための労務者調達希望数が最も多くなっていたが、飛行場整備のための労務者調達も全国各地で要望が出ていた。

このような労務者調達の要望に対して、タイ側は原則として応募者の自由意思での労務者の調達を行うことにしていたが、希望者が十分でない場合はしばしば徴用も用いられており、泰緬鉄道建設の際にはタイ人住民の徴用を避けるために中華総商会に委託して中国人労務者の調達を行っていた。労務者を募る際には労賃が重要な役割を果たすことから、戦争期間を通じて労賃は上昇傾向にあり、とくに泰緬鉄道については奥地での建設工

事のため労務者の調達が難しく、中華総商会側との交渉の結果、労賃が大幅に上昇していた。しかしながら、労賃を引き上げても過酷な労働環境や日本兵の振舞の悪さから労務者の逃亡は避けられず、とくに泰緬鉄道の建設現場では顕著であった。

このような日本軍による労務者の雇用は、地域によっては住民の生業への影響が懸念されるほどの規模となり、タイ側による住民の徴用も行われる中で、日本軍向けの労務者調達を極力少なくするべくタイ側は日本側と交渉していた。しかしながら、そのようなタイ側の態度は日本側の不信感を招き、タイ側官憲の非協力的な態度を憂う声も浮上してきた。さらに、日本兵とタイ人労務者は密接な関係を築いていたが、初期においては日本兵の振舞の悪さからバーンポーン事件のような日本兵とタイ人の間の衝突が発生したり、末期においては日本軍が雇用する労務者による窃盗や襲撃・強盗が増加するなどしたことから、両者間の関係は悪化していったのである。

今後の課題としては、労務者の大量雇用に伴って発生した影響をより多方面から検討することが挙げられる。例えば、本論でも若干言及したように、労務者の大量雇用によってある地点の人口が平時に比べて顕著に増加すると、彼らの衣食住の確保やトイレや医療などの公衆衛生面での対応など、様々な副次的な対応が必要になる。それらについても日本側からタイ側へ何らかの要求が出されている可能性が高く、それに対してタイ側がどのように対応したのかを解明することも重要な課題となるであろう。

註

- ¹ チャイナロンと吉川の研究は泰緬鉄道建設に焦点を当てたものであり、建設に従事した労働力として連合軍捕虜や国外から派遣された労務者と共にタイ国内で調達されたタイ人および中国人労務者について言及されている。また、村嶋の研究は戦時中のタイにおける中国人に関するものであり、後述するよ

うに泰緬鉄道建設の際に労務者の調達を中華総商會に任せたことから、中国人労務者の調達について触れられている。

- 2 彼はタイ共産党の重鎮の1人であり、バンコクの工場に潜入して労働者を扇動し、抗日運動を行っていた。1943年に中華総商會が泰緬鉄道建設のための労務者調達を任された際には、日本軍は中国人を泰緬鉄道の建設現場に駆り立て死をもたらしめるとのポスターを抗日組織がバンコク市内に貼りだし、応募者を減らすことに成功したと主張していた。
- 3 日本側が100人以上の労務者を使用していることが確認できた事例は計6件であった。
- 4 チエンマイ〜タウングー間道路は泰緬鉄道を補完するためのビルマへの進軍ルートとして整備されたもので、チエンマイからメーテン（メーマーライ）までは既に自動車が通行可能な道路が存在したことから、実際の整備区間はメーテンから先の区間であった [柿崎 2018: 226-227]。
- 5 これはビルマ国境ボンティーまでの輸送のために雇われたもので、確認できる限り696人の労務者が従事していた [NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/3 “Khana Krommakan Changwat Kanchanaburi thueng Khana Kammakan Phasom. 1942/02/18”, “Khana Krommakan Changwat Kanchanaburi thueng Anu Kammakan Phasom Pracham Changwat Kanchanaburi. 1942/02/25”]。なお、彼らの一部はボンティーからビルマ国内まで輸送を命じられたのみならず、日本側が労賃を支給しなかったことから、戻ってから県や郡に対して支払いを求めている。
- 6 ピッサヌロークからタークまで牛を連れて行った労務者の数は実際に従事した者の数であり、帰路は日本軍の自動車で送ると約束したもの実際には行われなかったことから、県では復路の交通費として1人2パーツを支払うよう日本軍に求めている [NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/58 “Banchi Raeng-ngan lae Kha Mai sueng Fai Yipun Yang Mai Dai Chamra Ngoen.”]。一方、タークからメーソートへの輸送については、近隣のピッサヌローク、スコタイ、カムペーンペットの各県からも労務者が派遣されており、飛行場の拡張工事も

含めた労務者の調達人数はのべ8,975人であった [NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/34 “Khaluang Pracham Changwat Tak thueng Maethap Kongthap Phayap. 1942/03/18”]。

- ⁷ これは1945年7月に依頼があったもので、チエンマイ～タウンゲー間道路経由でビルマから逃れてくる日本兵のための食糧を輸送するための労務者であったものと考えられ、日本側は同時に牛5,000頭の調達も求めていた [NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/34 “Pho. Ditsaphong rian Maethap Yai. 1945/07/11”]。
- ⁸ 例えば、バンコクではチャオプラヤー河畔にあるボルネオ埠頭やバンコク港などの埠頭やドーンムアン飛行場で日本軍の労務者が多数働いており、彼らによる日本軍の物資の盗難が頻繁に発生していた。
- ⁹ 1944年2月に泰国駐屯軍の中村司令官が4線の軍事道路整備をタイ側に要求しており [柿崎 2018: 292-296]、このうちバンコク～ハートヤイ間道路とプラチュアップキーリーカン～メルギー間道路の整備のための労務者の調達希望が出されていたことが確認できる。
- ¹⁰ 泰緬鉄道の建設に従事させられた連合軍捕虜は合計約6.1万人であったが、このうち5万人がタイ側に送り込まれていた。このため、ビルマ側では1942年11月に建設工事に着手してから一貫してビルマ人労務者を使用しており、最終的に約9万人の労務者が泰緬鉄道建設に駆り出された [太田 1967: 243-250、Brett 2006: 198]。
- ¹¹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 2/6 “Khaluang Pracham Changwat Kanchanaburi thueng Prathan Kammakan Phicharana lae Chat Sang Rotfai Thahan. 1942/10/29” 彼らはペップリー、ナコーンパトム、スパンブリーの各県から集められた労務者であった。この人数は1942年10月29日までに動員された労務者の数であり、実際に従事した労務者の数はこれよりも多かった可能性が高い。
- ¹² 日本軍は1943年4月から9月までに約7万人の労務者をマラヤから動員しており、当初は病気などの理由で免除されていた捕虜約1.9万人も追加投入された [柿崎 2018: 216-217]。

- ¹³ NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 2/12 “Palat Kasuang Mahat Thai thueng Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1943/09/09”
- ¹⁴ 吉川は第2次調達について、当初日本側が2.3万人の労務者調達を求めたのに対し、タイ側が地方からタイ人1万人、中華総商会側が全国各地から中国人1.3万人を調達したように記述している [吉川 1994: 207-212]。しかしながら、これについては既に村嶋が指摘しているように誤りであり [村嶋 1996: 58-59]、日本側が希望人数を1.3万人に引き下げたことで、後述するように最終的にバンコクから5,350人、地方からは7,650人派遣することで合意した。なお、吉川は地方からの1万人をタイ人労務者としているが [吉川 1994: 207-210]、タイ人が混じっていた可能性は否定できないものの中国人が中心であったものと考えられる。
- ¹⁵ 第3次調達の顛末については後述する。
- ¹⁶ マラヤの馬來軍政部ではクラ地峡鉄道建設のために2万人の労務者の調達を求められており、実際に1944年8～9月に約2万人の労務者がチュムポーンに到着していた [柿崎 2018: 223-225]。
- ¹⁷ NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 3/8 “Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit thueng Phana Thut Fai Thahan Bok Yipun Pracham Prathet Thai. 1943/11/25”
- ¹⁸ NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/15 “Banthuek Kan Prachum. 1943/08/17”
- ¹⁹ Ibid. “Banthuek Kan Prachum. 1943/09/07”
- ²⁰ 上述したように、タークではターク～メーソート間の物資輸送のための労務者以外に、飛行場整備に用いられた労務者も存在していた。
- ²¹ NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/17に県知事から毎日送られてきた電報が保管されている。
- ²² プンピンについては日本側からの労務者調達希望に関する資料が確認できず、プンピン郡が報告してきた飛行場建設に関する文書に記載された人数を用いている [NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/29 “Khana Krommakan Amphoe Phunphin thueng Khana Krommakan Changwat Surat Thani. 1944/10/16”]。なお、ここではタイ人労務者と中国人労務者の対立が発生していることから、中国人

労務者はマラヤからの労務者であった可能性もあり、6,000人すべてがタイ国内で調達されたとは限らない。

²³ NA Bo Ko. Sungsut 1. 4/96 “Banthuek Khwam Hen Khaluang Pracham Changwat Phatthalung. 1945/06/11” パッタ룬県知事によると、労務者の調達は道路局が行っており、400～500人のグループを3つ作ったものの、実際に働きに来る労務者は100～200人しかいなかったとのことであった。

²⁴ NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 8/4 “Raikan Sanam Bin thi Kamlang Damnoenkan Kosang nai Prathet Thai lae Chamnuan Raeng-ngan thi Chai.”

²⁵ NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/17 “Angkhananurak thueng Mahat Thai (Thoralek). 1941/12/31”

²⁶ NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 8/1 “Palat Krasuang Mahat Thai thueng Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1945/02/28”

²⁷ NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 8/3 “Rabiap Kan Chat-ha Raeng-ngan nai Khwam Amnuaikan khong Kasuang Mahat Thai. 1944/12/15” ただし、交代のための移動時間はこの15日間には含まれなかった。

²⁸ NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 2/12 “Banthuek Kan Prachum. 1943/03/31”

²⁹ Ibid. “Ratthamontri Wa Kan Kasuang Mahat Thai thueng Phu Banchakan Thahan Sungsut. 1943/04/03”, “Banthuek Kan Prachum. 1943/04/05”, “Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit sanoe Set. Tho. Sanam. 1943/04/14” 中華総商会側は日本側が示した労賃の引き上げを求めるとともに、移動の際や病気の際の日当1パーツの支払い、死亡の際の補償金200パーツと葬儀代30パーツの支払い、酒やアヘンの販売所の設置など計15の条件を出してきた。

³⁰ Ibid. “Palat Kasuang Mahat Thai thueng Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1943/09/09”

³¹ Ibid.

³² Ibid. “Banthuek Kan Prachum Rueang Kan Chatchang Kammakon Chin Pai Sang Thang Rotfai. 1944/07/29”

³³ Ibid. “Nayok Samakhom Phanit Chin thueng Chao Krom Prasan-ngan

Phanthamit. 1944/11/27”

³⁴ NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 8/1 “Nayok Samakhom Phanit Chin thueng Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1945/01/18”

³⁵ NA [2] So Ro. 0201. 98. 1/2 “Sathian Limpisawat thun fa phrabat song sap. 1941/12/18” , NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 8/3 “Kha Raeng-ngan Kammakon thi Chang kan Khana Ni.” 地方については北部、東北部、中部の労賃であり、南部では0.7～0.8パーツと若干高めであった。

³⁶ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/10 “Rai-ngan Banthuek Kan Patibat Ngan khong Anu Kammakan Phasom Changwat Nakhon Sawan.” タイ側は以前オガワと県知事との間で1.5パーツで合意したと質したが、日本側は通常の労賃は0.6パーツなので今後は0.6パーツにすると主張していた。

³⁷ NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 2/12 “Banthuek. 1943/04/05”

³⁸ Ibid. 「泰陸武第159号 労務者五千名ノ募集二関スル件通牒 1944/04/02」

³⁹ Ibid. “Po Ko So. Mo. Thueng Cho Po Pho. 1944/06/14”

⁴⁰ Ibid. “Phu Thaen Kasuang Mahat Thai sanoe Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1944/09/23”

⁴¹ Ibid. Nayok Samakhom Phanit Chin thueng Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1944/11/27”

⁴² NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 6/10 “Rai-ngan Kan Prachum. 1942/12/23”

⁴³ NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/28 “Kramon So. Chotiksathian rian Maethap Yai. 1944/11/21”

⁴⁴ NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/32 “Kramon So. Chotiksathian rian Maethap Yai. 1945/01/11” これは日本側の要請で整備していたプラチュアアップキーリーカン～チョン・シンコーン間道路で雇用していた労務者であった。

⁴⁵ NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/12 “Rai-ngan Kan Prachum Khana Anu Kammakan Phasom Changwat Phetchaburi Pracham Khrang thi 3. 1945/08/03”

⁴⁶ 泰緬鉄道の起点の駅はノーンブラードウックであるが、ノーンブラードウックはバーンポーン郡内に位置し、バーンポーンが起点側で最大の町となって

いた。

- ⁴⁷ NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 2/12 “Pho. To. Prasoetsi rian Chao Krom Prasangan Phanthamit. 1943/05/06”
- ⁴⁸ NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 8/3 “Khaluang Pracham Changwat Chiang Mai thueng Palat Krasuang Mahat Thai. 1944/12/14”
- ⁴⁹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 2/88 “Kham Haikan khong Ha Yotbantoei. 1943/09/02”
- ⁵⁰ NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 2/12 “Banthuek Kan Prachum. 1943/04/05”
- ⁵¹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/32 “Kramon So. Chotiksathian rian Maethap Yai. 1945/01/23” この数値は表4の第3次調達の派遣人数2,032人と若干のずれがある。
- ⁵² タイでは1935年に道路建設18年計画が策定され、全国で道路整備が本格化することになった [柿崎 2009: 28-33]。
- ⁵³ NA Bo Ko. Sung Sut 1. 7/15 “Rattamontri Wa Kan Kasuang Mahat Thai thueng Senathikan Kongthap Sanam. 1942/10/10”
- ⁵⁴ NA Bo Ko. Sungsut 1. 16/70 “Ratthamontri Wa Kan Kasuang Usahakam thueng Phu Banchakan Thahan Sungsut. 1942/07/30”
- ⁵⁵ NA Bo Ko. Sungsut 1/500 “Ratthamontri Wa Kan Kasuang Mahat Thai thueng Phu Banchakan Thahan Sungsut. 1943/11/18”、NA Bo Ko. Sungsut 1. 7/45 “Banchi Sadaeng Kan Thiap Khon Ken nai Nguat Duean Phruetsaphakhom kap Nguat Duean Mithunayon 2487.”
- ⁵⁶ NA Bo Ko. Sung Sut 1. 7/45 “Phu Amnuaikan Ken Raeng-ngan thueng Pho Bo So. 1944/07/31”
- ⁵⁷ NA Bo Ko. Sungsut 1. 17/29 “Mo Tho. Tho O. thueng Set. Tho. Sanam. 1944/05/05” この時点で、空軍は他に自ら使用するための飛行場として計8ヶ所の整備を行っており、そちらも住民の徴用に依存していた。
- ⁵⁸ NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 8/1 “Banchi Khon Ngan thi Tongkan Samrap Kan Sang Thang Sai Krungthep-Hat Yai.”

- ⁵⁹ NA Bo Ko. Sungsut 2/169 “Phon. Tho. Ketsamri rian Pho Bo. Thahan Sungsut. 1943/10/06”
- ⁶⁰ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7/42 “Pho. To. Pun Pho. To. To. Banphot thun Rong Chao Krom. 1944/01/19” 1937年のセンサスによるとカーンチャナブリー県の人口は11.4万人であったが [SYB (1935/36-36/37) : 50]、泰緬鉄道沿線の日本兵、捕虜、労務者の数は泰緬鉄道開通直前の1943年9月15日の時点でも計13.5万人であった [柿崎 2018: 220]。このため、県全体で見れば人口が4～5倍に増えたわけではないものの、元来人口希薄なカーンチャナブリー郡以西では4～5倍に増えたと言ってもあながち間違いではなかったはずである。
- ⁶¹ NA Bo Ko. Sungsut 1. 8/27 “Kham Sang Thahan Rueang Ngot Wen Kan Ken Raeng-ngan Ratsadon Bang Champhuak nai Cho. Wo. Pho. Cho. 1944/03/11” 具体的には、農民のなかで農産物を売却できる経営規模を持っている者が免除の対象となった。
- ⁶² カーンチャナブリー県の粳米生産量は1937/38～1941年の5年平均で約1.3万トンとなっていたことから、1942～1943年は例年と比べて大豊作であった [SYB (1939/40-44) : 467-468]。なお、作付面積を見ても1942～1943年は例年の1.5～2倍程度の数値となっているが、1944年は例年の4割程度にとどまっていた。
- ⁶³ これは1937年のセンサスに基づいた総人口である [SYB (1935/36-36/37) : 50]。
- ⁶⁴ NA Bo Ko. Sungsut 2/169 “Pho. To. Chitchanok rian Chao Krom. 1943/10/02”
- ⁶⁵ NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/15 “Kan Prachum Pracham Sapda. 1943/09/17”
- ⁶⁶ Ibid. “Kan Prachum Pracham Sapda. 1943/09/24”
- ⁶⁷ NA Bo Ko. Sungsut 2/169 「泰陸武第342号 「チエンマイ」 附近ニ於ケル苦力供出ニ関スル件通牒」
- ⁶⁸ NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/15 “Pho. To. Chitchanok thun Rong Chao Krom. 1944/11/02”

⁶⁹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/19 “Cho. Prathipasen rian Set. Tho. Sanam. 1944/04/02”

⁷⁰ 当時タイの鉄道では潤滑油の不足が深刻化しており、日本側に潤滑油の提供を何度も依頼していたが、日本側の反応が鈍かったことから、1944 年 3 月に入ってから潤滑油の節約のために日本軍の軍用列車の削減を打診していた。詳しくは、柿崎 [2018] pp. 369-383 を参照。

⁷¹ この日本兵とタイ人労務者の衝突で日本兵 2 人が死亡し、1 人が重傷を負ったが、その後バーンボン警察署前で事件を聞いてカーンチャナブリーから駆け付けた日本兵とタイ人警官の間で銃撃が発生し、日本兵 4 人が死亡、4 人が負傷した。最終的に日本側の死者は 7 人、負傷者 7 人となり、戦時中に発生した日本兵とタイ人の衝突では最大規模のものとなった。

⁷² NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 2/6 “Prathan Kammakan Damnoenkan Chat Sang Rotfai Thahan thueng Pho. To. Yot Yothakanphinit. 1943/01/04”

⁷³ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/44 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Kanchanaburi thueng Athibodi Krom Tamruat. 1943/05/28”

⁷⁴ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 2/192 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Kanchanaburi thueng Athibodi Krom Tamruat. 1945/03/28”

⁷⁵ 日本兵の振舞は開戦当初に最も悪く、タイ側が再三改善要求を突きつけたことと、バーンボン事件の発生を受けて設置された泰国駐屯軍が綱紀肅正を打ち出したこともあってその後は改善傾向にあったが、戦争末期になると物資不足などを背景にタイ人の振舞が悪化し、タイ人による窃盗や強盗・襲撃が急増した [柿崎 2022: 515-522]。

参考資料

- (1) タイ国立公文書館資料 (National Archives of Thailand: NA)
軍最高司令部文書 (Ekkasan Kong Banchakan Thahan Sungsut,
เอกสารกองบัญชาการทหารสูงสุด) (Bo Ko. Sungsut, บก. สูงสุด)

内閣官房文書 (Ekkasan Samnak Lekhathikan Khana Ratthamontri,

เอกสารสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี) ([2] So Ro., [2] สร.)

(2) 年次報告書・逐次刊行物

Statistical Year Book, Thailand (SYB).

参考文献

Andrews, James M. [1935] *Siam: 2nd Rural Economic Survey 1934-1935*.
Bangkok: Bangkok Times Press.

Brett, C.C. [2006] “Burma-Siam Railway” in Kratoska ed. *The Thailand-Burma Railway, 1942-1946: Documents and Selected Writings*. Vol. I
pp. 168-216.

Chainarong Phanpracha (ชัยณรงค์ พันธุ์ประชา) [1987] “Kan Sang Thang Rotfai Sai Morana: Phon Krathop To Phumiphak Tawan-tok khong Prathet Thai (การสร้างทางรถไฟสายมรณะ: ผลกระทบต่อภูมิภาคตะวันตกของประเทศไทย).” Bangkok: Unpublished M. A. Thesis, Sinlapakon University.
[The Construction of the Death Railway: Its Impact upon the Western region of Thailand.]

Damri Rueangsutham (ดำริห์ เรืองสุธรรม) [2001] *Khabuankan Raengngan Thai nai Kan Totan Kongthap Yipun nai Songkhram Lok Khrang thi 2 (ขบวนการแรงงานไทยในการต่อต้านกองทัพญี่ปุ่นในสงครามโลกครั้งที่ 2)*.
Bangkok: Sukkaphap Chai. [Thai Labor Movement against Japanese Army during World War II.]

柿崎一郎 [2009] 『鉄道と道路の政治経済学 ―タイの交通政策と商品流通の変容 1935～1975年―』 京都大学学術出版会

柿崎一郎 [2018] 『タイ鉄道と日本軍 鉄道の戦時動員の実像 1941～1945年』 京都大学学術出版会

柿崎一郎 [2022] 『草の根の日タイ同盟 事件史から見る戦時下の日本人とタイ

人』京都大学学术出版会

Kratoska, Paul H. ed [2006] *The Thailand-Burma Railway, 1942-1946: Documents and Selected Writings*. 6 Vols. London: Routledge.

村嶋英治 [1996] 「日タイ同盟とタイ華僑」『アジア太平洋研究』第13巻 pp. 43-71

太田常蔵 [1967] 『ビルマにおける日本軍政史の研究』吉川弘文館

Phuangthip Kiatsahakun (พวงทิพย์ เกียรติสทกุล) [2011] *Thang Rotfai Sai Tai nai Ngao Athit Uthai (ทางรถไฟสายใต้ในเงาอาทิตย์อุทัย)*. Nakhon Pathom: Sinlapakon University. [The Southern Railways in the Shadow of the Rising Sun.]

吉川利治 [1994] 『泰緬鉄道 機密文書が明かすアジア太平洋戦争』同文館