

第2次世界大戦中のタイにおける日本軍と交通事故（下）

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

（「上」から続く）

3. 自動車・電車事故

（1）事故件数の変化

自動車との事故についてはサームローとの事故に次ぐ113件を記録しており、サームローとは異なり地方での事故件数も20件と比較的多くなっていった。自動車については1940年の時点での登録台数はバンコクが5,803台、地方が4,027台とバンコクと地方の台数の差はサームローほどではなく、地方でも日本軍の自動車とタイ側の自動車との間に事故が起こる可能性はより高かった [SYB (1939/40-44) : 330-332]¹。ただし、戦争が始まると

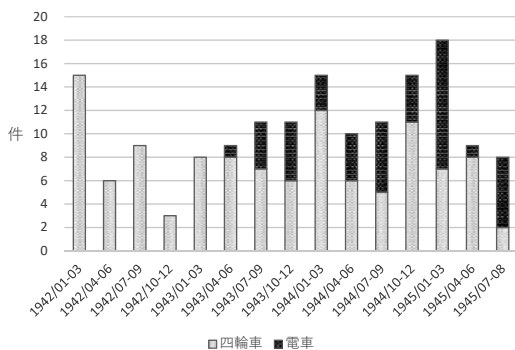


図10 自動車・電車事故件数の推移（1942～1945年）

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

民間の自動車がタイ軍や日本軍によって徴用される事例も増えることから、実際に戦時中に走行していた民間の自動車の数は、これらの登録台数よりも大幅に少なかったはずである²。さらに、燃料不足がそれに追い打ちをかけていた。一方、電車との事故件数は45件であり、うち4件を除いて市内軌道の電車との間の事故であった。

図10は自動車・電車事故件数の推移を示したものである。これを見ると、1945年1～3月の18件が最も多く、次いで1942年1～3月、1944年1～3月、同年10～12月がそれぞれ15件ずつで並んでいることが分かる。しかしながら、自動車事故のみに限定すると1942年1～3月の件数が最も多くなり、戦争末期の自動車事故件数はそれほど多くないことが分かる。他方で、電車事故は1943年初めまでは全く発生しておらず、それ以降に発生件数が増加し、とくに1945年1～3月には11件と最高値を記録しており、同じ時期の自動車事故件数をも上回っていることが分かる。なお、1945年4～6月の電車事故件数がわずか1件に激減しているのは、4月14日のバンコク空襲で市内軌道の電力を供給しているワット・リアブの発電所が被災し、しばらく電車の運行が止まっていたことが主要な要因であろう [柿崎 2014：130]³。

自動車・電車事故の発生時間帯については、サムロー事故とは異なり

柿崎 第2次世界大戦中のタイにおける日本軍と交通事故（下）

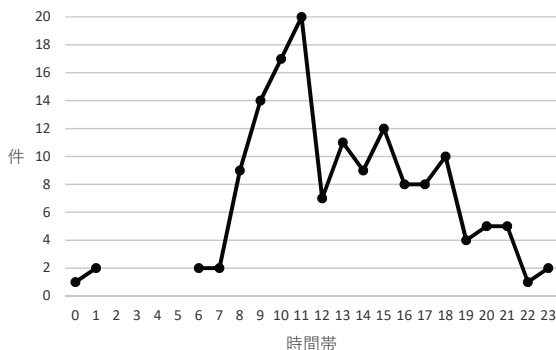


図11 自動車・電車事故の発生時間帯

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

午前中に集中していた。図11は自動車・電車事故の発生時間帯を示したものであり、11時台の20件を最高に、以下10時台の17件、9時台の14件と、午前中の事故が多くなっていたことが分かる。昼間に件数が減るのはサムローと同じであるが、午後についても件数の増加はそれほど見られず、15時台の12件が目立つ程度である。午後の時間帯は18時まで10件程度で推移しており、その後夜間帯の件数は減少している。これは日本軍の自動車のみならず、タイ側の自動車も午前中に活発に往来していたためと考えられるが、その具体的な理由は不明である。

自動車・電車事故の加害者については、サムロー事故と比べればタイ側が加害者となる事例が増加していた。表9のように自動車・電車事故の加害者数は計158人、すなわち158件の事故が発生しており、うち日本側の加害者が140人、タイ側の加害者が18人であった。タイ側の加害者数が多くなるのは、自動車・電車事故の場合は原則として自動車同士あるいは自動車と電車の間の事故となることから、タイ側の自動車から日本側の自動車にぶつかる事例が少なからず存在していたためである。日本側の加害者については日本兵が74人と最も多く、サムローの場合と同じく不明の52人も大半が日本兵であったものと考えられる。また、日本側の加害者には

表9 自動車・電車事故の加害者・被害者数（単位：人）

加害者			被害者		
日本側	日本兵	74	日本側	日本兵	20
	タイ人	8		タイ人	3
	連合軍捕虜	2		連合軍捕虜	1
	中国人	2		計	24
	インド人	1	タイ側	タイ人	143
	マレー人	1		タイ兵・警官	10
	不明	52		中国人	7
	計	140		その他	2
タイ側	タイ人	10	計	162	
	タイ兵・警官	4	総計	186	
	中国人	2			
	その他	2			
計		18			
総計		158			

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

連合軍捕虜が2人いるが、この2件はいずれも地方で発生しており、発生場所は泰緬鉄道沿線のバーンボンと北部のチェンマイであった。一方、タイ側の加害者18人の中には、タイ兵・警官も4人含まれていた。

一方、被害者については日本側が24人、タイ側が162人となっており、事故件数の158件と比較すると被害者数が30人弱多くなっていることが分かる。このうち、タイ側で最も被害者数が多かった事故は、1943年11月10日18時にナコーンサワン郡で道路局のトラックと日本軍のトラックが衝突し、道路局のトラックが横転して乗車していたタイ人3人が死亡、11人が負傷したものであり、タイ側の運転手レック（Lek Phumphueng）が酒を飲んだ後で運転していたことから、タイ側は日本側に補償を求めなかった⁴。

（2）事故発生箇所

自動車・電車事故の発生現場については、バンコク市内ではやはりサームヤーン交差点が最も多くなっていた。図12はバンコク市内での自動車・電車事故の発生箇所を示したものである。最も発生件数が多かったのはサー



図12 バンコクの自動車・電車事故発生箇所

出所：NA Bo Ko, Sungsut 他より筆者作成。

ムヤーン交差点の6件であり、以下ラーチャターウィー交差点の4件、ボルネオ埠頭前、チャルムパオ橋交差点、カサットスック橋のそれぞれ3件が続いていた。バンコクでの事故件数138件のうち、チャルンクルン通りで発生したものが27件と最も多くなっているが、次いでラーマ4世通りの23件、ラーマ1世通りの16件とサムロー事故ほどチャルンクルン通りに集中しているわけではない。このため、郡別の件数で比較するとパトゥムワン郡が44件と最も多くなり、バーンラック郡の数値は23件と約半分ほどでしかなかった。

また、サムロー事故とは異なって事故発生箇所が中心部に集中しているわけではなく、郊外においても事故が発生していた。とくに、プラカノン郡のパークナム通りでは計12件の自動車事故が発生しており、図12の範囲外にも事故現場が存在していた。また、北に延びるプラチャーティパッ

ト通りでも自動車事故が計6件発生しており、うち3件は同じくこの図の範囲外となるドーンムアン飛行場のあるバーンケン郡内となっていた。ドゥシット郡内の自動車事故件数も17件と多くなっており、このうち4件はペップリー通りとパヤータイ通りが交わるラーチャターウィー交差点であった。このように、自動車事故はサムロー事故よりも事故発生箇所が分散する傾向にあり、とくに郊外へ延びるパークナム通りやブラチャーティパット通りでの発生件数が多くなっている点が特徴的であった。

一方、電車事故についてはチャルンクルン通りの16件を筆頭に、ラーマ4世通りの11件、ラーマ1世通りの6件と続いていた。このうち、ラーマ4世通りの4件についてはパークナム線の電車との間の事故であったことから、市内軌道の電車との間の事故に限定するとチャルンクルン通りの事故件数が圧倒的に多くなっていた。チャルンクルン通りの市内軌道はバンコク最古のバーンコーレーム線であり、道路の西側に単線の線路が敷かれていた⁵。とくに事故発生箇所の偏りは見られず、複数回事故が起きている箇所はなかったが、チャルンクルン通りでの自動車・電車事故の件数は自動車事故よりも電車事故のほうが多く、チャルンクルン通りは電車事故が多発している通りであったと言えよう。一方、ラーマ4世通り上の市内軌道はサムセン線であり、ウィッタユ交差点から西側の区間で線路が道路の南側に敷設されていた⁶。ラーマ4世通りではサムヤーン交差点で2件の市内電車との間の事故が発生しているほかは、やはり発生箇所は分散傾向にあった。また、パークナム線の電車との事故4件を含めたとしても、依然として自動車事故のほうが多くなっていた。

このように、自動車・電車事故の発生箇所が分散傾向にあるのは、タイ側の自動車の分布がやはり分散していたからに他ならない。サムローが顧客の多い中心街に集中していたのに対し、電車こそ路線網が中心街に限定されていることからサムローと同じような傾向が見られたものの、自動車は特定の地域に集中する必要がなかった。この時代には自動車を用いた賃貸車両、すなわちタクシーは存在しておらず、自動車事故の相手とな

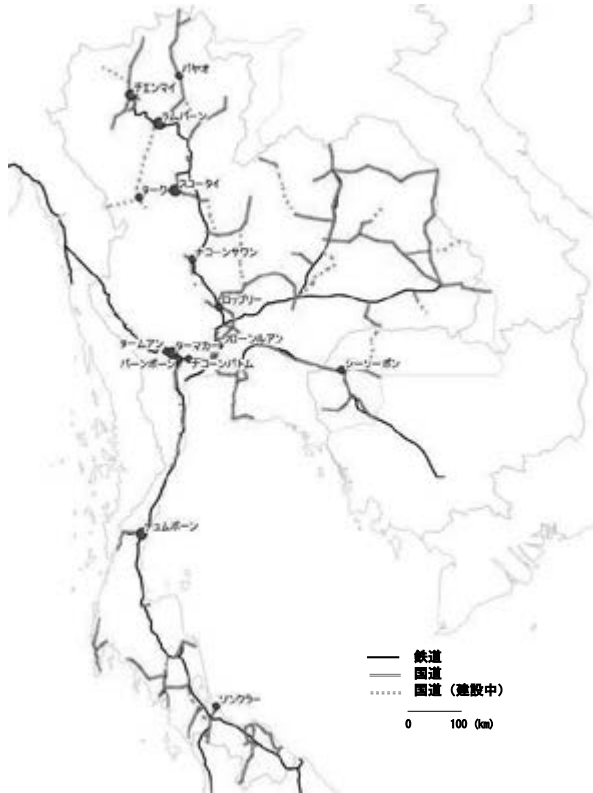


図13 地方の自動車事故の発生箇所

出所：NA Bo Ko. Sungsut他より筆者作成

るタイ側の自動車は自家用の車両や軍を含む政府機関に属するものが多くなっていた。とくに、パークナム通りとプラチャーティパット通りはバンコクから東と北へ延びる幹線道路であり、バンコク近郊や地方との間を往来する自動車が通過する道路であった。このため、とくに自動車事故については分散傾向が顕著となり、サムロー事故のように特定の地域への集中も少なくなっていたのである。

地方での自動車事故の分布も分散傾向が強くなっていた。図13は地方で

表10 自動車・電車事故の過失者数（単位：件）

		過失者			
		日本側	タイ側	双方／不明	計
加害者	日本側	109	9	22	140
	タイ側	1	16	1	18
	計	110	25	23	158

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

の自動車事故の発生箇所を示したものである。事故件数は計18件であるが、北部のチェンマイ、ラムパーン、中部上部のスコータイ、泰緬鉄道沿線のターマカー、南部のチュムポーンの計5つの郡で2件ずつ自動車事故が発生しているほかは、いずれも1件ずつの発生となっている。泰緬鉄道沿線に若干の集中傾向はみられるものの、それ以外は各地に分散していることが分かる。件数としては少ないものの、上述のナコーンサワンでの事故のように地方での自動車事故は被害者が多くなる傾向があり、自動車事故による死亡者7人はいずれも地方での事故で発生していた。

（3）事故の原因

自動車・電車事故については、加害者、被害者とも自動車か電車であることから、加害者側、すなわちぶつかった側と過失者が同じである事例が大半を占めた。表10は自動車・電車事故の過失者を示したものである。これを見ると、日本側が加害者の事故については、タイ側に過失があった事例が9件、双方に過失があったかもしくは過失者が不明の事故が22件であり、残る109件は過失も日本側にあった。加害者がタイ側の場合も2件を除いてやはり過失はタイ側にあり、基本的には加害者と過失者が同じである事例が多くなっていた。

事故原因については、図14のようにサムロー事故と同じく無理な追越が31件と最も多くなっていたが、割合としてはそれほど高くはなかった。また、第2位以降の原因も順番が異なっており、同時進入が23件、交差時

柿崎 第2次世界大戦中のタイにおける日本軍と交通事故（下）

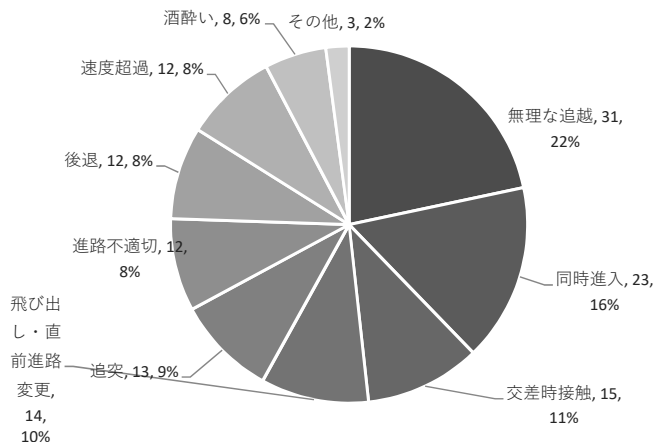


図14 自動車・電車事故の原因（単位：件・％）

注1：事故原因が不明なものは除いてある。

注2：事故原因が複数ある場合は重複して計上している。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

接触が15件、飛び出し・直前進路変更が14件、追突が13件と続いていた。さらに、進路不適切、後退、速度超過もそれぞれ12件ずつあったことから、自動車・電車事故の場合はサムロー事故に比べて事故原因が分散する傾向であったことが分かる。

無理な追越については、追越時に追越そうとした自動車に接触するか、追越の際に対向車とぶつかる場合が多くなっていた。前者の例としては、1944年11月24日12時半にプラカノン郡のパークナム通りで、日本兵シンヤが義1017番自動車を運転してバンコクへ向かっていたところ、プラカノン付近で後ろから来たタイ海軍士官学校のKo. Tho. 6868番トラックが追越し、その際に日本軍の自動車の前部にタイ軍の自動車の後部がぶつかった⁷。後者の例としては、1943年4月13日14時半にドゥシット郡のパヤータイ通りで、中国人ブン（Bung Saetang）がトラックを運転して戦勝記念塔に差し掛かって前のサムローを追い越した際に、タイ人スッ

トチャイ (Sutchai) の運転するコジマ部隊の9326番乗用車が対向してきて、トラックの後部と乗用車の前部が接触した事故が挙げられる⁸。無理な追越については基本的には追越した側に過失があるが、中には追越された側に過失がある場合もあり、例えば1943年12月2日に南部チュムポン郡のクラ地峡鉄道に並行するチュムポン～クラブリー間道路で発生した事故では、日本軍の自動車が前を走るタイ軍の自動車を追越そうと警笛を鳴らし、タイ軍の自動車が左に寄ったので日本軍の自動車が追越を始めたが、タイ軍の自動車が右に戻ってきたために日本軍の自動車はそれを避けようとして右側に横転し、運転手と労務者1人が死亡していた⁹。なお、無理な追越については自動車事故が多く、電車事故は5件のみであった。

次の同時進入は交差点での出会い頭の衝突が典型例であるが、23件のうち12件が電車事故であった。これは日本軍の自動車が小路から大通りに出たところで電車と衝突する事例が最も多く、例えば1944年10月26日10時45分にヤーンナーワー郡のチャルンクルン通りで、義15805部隊のキヨタ軍曹が義407番トラックを運転してアングロタイ小路から出てきたところ、タイ人ローイ (Loi) の運転するタノントックから北上してきた20番電車とぶつかっていた¹⁰。とくに、チャルンクルン通りとチャオプラーヤ川の間には日本軍の駐屯箇所が多数あり、チャルンクルン通りとの間は小路で結ばれていたことから、これらの小路を出入りする際にチャルンクルン通りを走るバーンコーレーム線の電車と衝突する事故が多くなっており、計12件の電車との同時進入事故のうち、実に9件がこの通りで発生していた。

交差時の接触は対向車との交差する際に接触する事故であり、バンコク郊外や地方で多くなっていた。15件のうち地方での事故は7件であり、バンコク郊外のパークナム通りでの事故も2件存在した。地方での事故のうち4件は泰緬鉄道沿線のバーンポン～カーンチャナブリー間で発生しており、例えば1944年2月25日19時にはタイ人グン (Ngoen) がカーンチャナブリーからバーンポンに向かってバスを運転していたところ、ターマカー郡タールア市場前で日本軍のヒラタ軍曹が運転する自動車が右に寄り

ながら対向してきたため、グンがバスを左に寄せて停車させたものの、日本軍の自動車が進んで来て衝突した¹¹。パークナム通りの例では、例えば1945年1月26日15時50分にダンギ兵長が佐102番乗用車を運転してパークナムから来たところ、プラカノン郡のアーリー小路前でタウィー（Thawi Somphong）の運転する0012番バスが対向してきてバスの右前輪と乗用車の右後輪がぶつかり、バスが横転して4人が軽傷を負っていた¹²。なお、バンコクでは電車との間の交差時接触は1件のみであり、自動車事故が大半を占めていた。

飛び出し・直前進路変更については、電車事故の割合が最も高くなっており、計14件のうち9件が電車との間の事故となっていた。事故の大半は日本側の自動車が小路から飛び出してきたり、突然右折や左折を行って後続車が追突する事例であった。例えば、1945年2月11日10時にタイ人チャルーン（Charoen Nakchat）が65番電車を運転してパトゥムワン郡のラーマ1世通りを東進してプラトゥーナームに向かっていたところ、チャルーンパオ橋交差点でイトウ部隊のカサマ兵長の自動車がパトゥムワン競馬場から国立競技場へ向かっている電車の直前を横切ったために衝突した¹³。また、パークナム線の電車との事故でもこの原因によるものが2件あり、例えば1944年7月14日17時半にタイ人ウィシット（Wisit Lekthuk）がパークナム線の電車を運転してフアラムポーン駅からパークナムに向かっていたところ、同じくパトゥムワン郡のスラウォン橋手前で日本軍の義808番救急車がサナムマー通りからスラウォン通りに向かおうと警報機を無視して踏切に侵入してきたのでウィシットがブレーキを掛けたが間に合わず、救急車の後尾に電車がぶつかっていた¹⁴。電車は急停車の際の制動距離が自動車よりも長いことから、直前に自動車が飛び出しても止まり切れずに衝突する事例が多かったのである。

（4）被害者への補償

自動車・電車事故の補償については、サームロー事故と比べて修理の比

表11 自動車・電車の補償（単位：件）

		過失者			
		日本側	タイ側	双方／不明	計
修理		10	5	-	15
修理代支払	11～50パーツ	7	1	-	8
	51～100パーツ	1	-	-	1
	101～500パーツ	4	1	-	5
	501パーツ以上	1	-	-	1
	不明	7	1	-	8
	計	20	3	-	23
慰謝料支払	51～100パーツ	1	-	-	1
	不明	1	-	-	1
	計	2	-	-	2
補償求めず		17	5	1	23
総計		49	13	1	63

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。

率が少なく、補償を求めない事例が多くなっていた点が特徴的であった。表11は自動車・電車事故の補償について、何らかの補償を行ったことが判明した事例についてまとめたものである。これを見ると、過失者側が修理した事例が15件、修理代を支払った事例が23件、補償を求めなかった事例が23件と、車両の被害への対応が分かれていたことが分かる。修理については1件を除いて自動車となっており、表から分かるように過失がタイ側にある場合はタイ側の自動車所有者が修理を行っていた。

修理代の支払いについては、金額が判別するものについては11～50パーツが計8件で最も多く、次いで101～500パーツの5件となっていた。修理費は最低の15パーツから最高額の2,000パーツまでとサムローの修理代と同じように幅があるが、戦争末期ほど修理代が高くなるという傾向は特に見られない。修理費を支払った23件の事例のうち、13件が電車事故となっており、日本側で修理が難しかった電車への補償の際に修理費の支払いと

いう選択肢が用いられていたことが分かる。この中で、最高額の2,000パーツの修理代が支払われた事例については、1944年8月5日13時にドゥシット郡のプラチャーティパット通りで、タイ人トーンチュア（Thongchuea Wiangkhet）が乗客15人を載せたソーンテオを運転してドーンムアンに向かっていた際に、対向してきたタイ人ルート（Loet Sangsue）の運転する在ドーンムアンの義9813番自動車が前を走るサムローを超越そうとして衝突したもので、どちらも大破したことからソーンテオの所有者が4,000パーツの補償を要求し、最終的に半額の2,000パーツで合意したものであった¹⁵。

電車への修理費の支払いが多くなっていった一方で、市内電車を運行していたタイ電力（Thai Electric Corporation Ltd.）が補償を求めなかった事例も数多く存在した。表11のように、補償を求めなかった事例が計23件存在し、うち日本側が過失者であったものが17件あるが、このうち12件はタイ電力が電車の被害に対する補償を求めなかった事例である。このうち、1943年8月18日9時に旧市街に位置するプラナコーン郡のチャックラペット通りで、タイ人サーイ（Sai Thapmani）の運転する4番電車の前を走っていたドーンムアンの兵カツイチの運転していた司2570番トラックが突然右折したために電車が衝突して脱線した際には、会社側は損害額を185パーツと算出したものの、日本憲兵は日本側に過失があるものの大会社なので補償費の請求をしないよう求め、最終的に会社も友好関係を示すためとして請求しないことに決めていた¹⁶。また、1945年1月21日7時45分にパトゥムワン郡のラーマ4世通りサムヤーンにある第32番待避所で、カサタ隊のサトウ軍曹の運転する3682義42番自動車が線路に寄りすぎていたために待避所に入ってきた電車に接触した際には、日本側が過失を認めなかったことから会社は補償を求めなかったものの、修理代200パーツ、修理期間3日間の収入減300パーツの計500パーツの損害が出たことを日本側に伝えるよう合同憲兵に求めていた¹⁷。このように、会社側が必ずしも積極的に補償を放棄していたわけではなかったのである。

一方、自動車・電車事故については被害者への慰謝料を支払った事例は

わずか2件しか存在しなかった。先の表5のように、実際には死傷者が少なくとも40人は存在していたのではあるが、先のナコーンサワンでの事故のようにタイ側に過失があったために補償を求めなかった事例や、事故後の補償についての情報が欠落している事例が多いことから、負傷者や死亡者に対して慰謝料を払った事例が少なくなっているのである¹⁸。このうち、金額が判別する唯一の事例は、1945年7月4日8時45分にヤーンナーワー郡のチャルンクルン通りで、タイ人ベン（Pheng Phetcharat）が9番電車を運転してバーンコーレームへ向けて南下していたところ、ケータオ埠頭前で倉庫から出てきた義第9935部隊の兵イシムラが運転する精米を積んだトラックとぶつかってベンが負傷したものであり、日本側が慰謝料として275バーツを支払っていた¹⁹。

もう1件については、被害者が死亡して日本側が葬儀代を支援したものの、約束した慰謝料の支払いがなされなかった事例であった。これはソンクラーに住んでいたタイ人マン（Man Charoensen）が開戦直後に日本軍に雇われて自動車修理を請け負っていたが、1942年2月22日に自動車の試運転を行っていた際にソンクラー市内の交差点で兵ウメモトの運転する6番自動車と衝突して死亡したもので、日本側の支援で葬儀を行い、彼を雇用していた将校が当時のソンクラー県知事に慰謝料300バーツを払うことで合意したものの、その後支払われないままとなっていたとして彼の妻が県知事に訴えていたものである²⁰。このように、日本側が補償を認めたものの、実際に支払う前に移動してしまうような事例は、とくに開戦直後に多く見られた。

4. 二輪車・歩行者事故

（1）事故件数の変化

二輪車・歩行者事故については計221件が記録されており、内訳は二輪車事故が103件、歩行者事故が118件となっていた。地域別の発生件数は二

柿崎 第2次世界大戦中のタイにおける日本軍と交通事故（下）

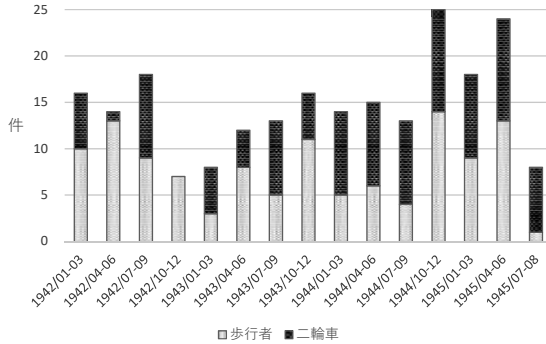


図15 二輪車・歩行者事故件数の推移（1942～1945年）

注：歩行者事故と二輪車事故が同時に発生した複合事故3件は歩行者事故に含めてある。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

輪車事故がバンコク90件、地方13件、歩行者事故がバンコク93件、地方25件と歩行者事故のほうが地方での発生率が若干高くなっていた。車両免許発行数でみると、1942年の全国の発行数が自転車7万784枚、バイク396枚であり、1943年のバンコクの数値ではそれぞれ2万8,163枚、413枚となっていることから、地方の自転車台数は約4万台であり、バイクはほぼなかったことが分かる [SYB (1939/40-44) : 328]。実際に、地方で発生した二輪車事故の中に、バイク事故は皆無であった。

図15は二輪車・歩行者事故件数の推移を示したものである。事故件数が最も多いのは1944年10～12月の25件であり、次いで1945年4～6月の24件、1942年7～9月の18件となっている。これまでの例と同じく戦争初期と末期に多くなっているが、戦争初期については必ずしも開戦直後が最大となっているわけではない点と、1944年末に最大値が出ている点が異なっている。二輪車と歩行者事故を分けても傾向はほとんど変わらず、二輪車事故の場合は1944年10～12月と1945年4～6月の11件ずつ、歩行者事故の場合は同じく1944年10～12月の14件が最も多くなっている。歩行者事故のみで見た

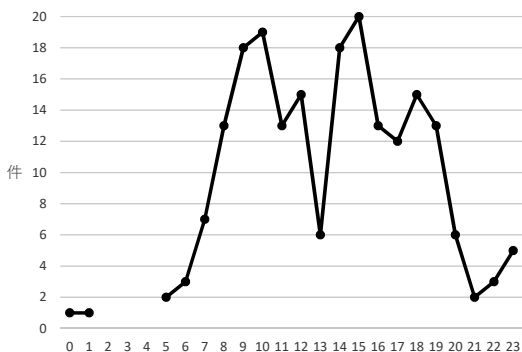


図16 二輪車・歩行者事故の発生時間帯

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

場合、1943年10～12月の数値も11件と多くなっているが、これは地方での事故が6件発生していたためである²¹。

事故の発生時間帯については、サムロー事故と同じく午前と午後の2つのピークが存在していた。図16のように、最も発生件数が多いのは15時台の20件であり、以下10時台の19件、9時台と14時台のそれぞれ18件ずつが続いており、13時台に件数が大きく下がっている。午前中のピークはサムローや自動車・電車と比べてやや早い9～10時となっており、午後のピークもサムロー事故よりも早く到来している。さらに、夕方の18時台に再び件数が増加して15件に達している点も特徴的であり、19時台も13件と比較的高い水準を維持している。このうち、18時台については二輪車事故が11件と歩行者事故を大幅に上回っているが、逆に19時台には歩行者事故件数が8件と逆転している。

次の表12は二輪車・歩行者事故の加害者と被害者数をまとめたものである。二輪車・歩行者事故については加害者側がバイク7件、自転車、サムロー、馬車がそれぞれ1件ずつのほかは自動車となることから、日本軍の自動車とタイ側の二輪車や歩行者との間の事故が多くなり、計221件の事故のうち206件で日本側が加害者となっている。日本側では日本兵が102

表12 二輪車・人身事故の加害者・被害者数（単位：人）

加害者			被害者		
日本側	日本兵	102	タイ側	日本兵	18
	タイ人	16		タイ人	135
	連合軍捕虜	3		中国人	72
	中国人	4		タイ兵・警官	17
	インド人	4		その他	3
	マレー人	4		計	227
	その他	1		総計	245
	不明	72			
	計	206			
タイ側	タイ人	9			
	タイ兵・警官	3			
	中国人	1			
	不明	2			
	計	15			
総計		221			

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

人と最も多くなっており、タイ人も16人とこれまで見てきた中で最も多くなっている。連合軍捕虜も3人いるが、彼らも泰緬鉄道沿線のバーンポン～カーンチャナブリー間で事故を起こしていた。

一方、被害者については日本側が18人、タイ側が227人とタイ側のほうが多くなっていた。自動車事故とは異なって一度に大量の被害者が出ることはないが、4人の被害者を出した事故が2件存在する。そのうちの1件は、1942年8月17日6時半にボルネオ埠頭に駐屯しているアカスジ部隊の兵ナカムラの運転するトラック2007番がヤーンナーワー郡のチャルーンクルン通りのワット・ヤーンナーワー付近で歩道に乗り上げ、歩いていたタイ人チョム（Chom Chuenchop）が建物との間に挟まれて死亡し、同じく歩いていたタイ人ブア（Bua Toyawanik）と建物の中にいたインド人2人が負傷したものである²²。もう1件は同年8月3日9時にインド人カセン（Kasen Toyen）が日本軍の岩畔部隊の自動車Ko. Tho. 1349番を運転

していたところ、ドゥシット郡の戦勝記念塔付近で弟のタウィー（Thawi）をおぶっていた少女ラマイ（Lamai）、中国人チューイイェン（Choeiyen Saebae）、タイ兵トーン（Thong Yukaeo）をはねたものであった²³。

タイ側の被害者227人の中に、中国人が72人も含まれていた点が二輪車・歩行者事故のもう1つの特徴である。中国人の被害者は歩行者事故45人、二輪車事故27人であり、歩行者事故のほうが多くなっていた。中国人が被害者となった事故67件のうち地方での事故は7件であったことから、彼らの大半がバンコクで被害に遭っていたことになる。これはバンコクの中国人口の多さを反映したものであり、とくにパトゥムワン郡のラーマ4世通りでの事故件数の多さが目立っていた²⁴。また、一般的にタイ人と比べて中国人のほうが裕福であり、自転車の所有率も高かったものと考えられることから、歩行者事故のみならず二輪車事故でも中国人の被害者が少なからず存在していた。

（2）事故発生箇所

二輪車・歩行者事故の発生箇所も、バンコクではやはりパトゥムワン郡に集中する傾向が強かった。図17はバンコクでの二輪車・歩行者事故の発生箇所を示している。件数別ではサムヤーン交差点の件数が7件と最も多く、次いでサパーンルアン交差点とパトゥムワン交差点の5件ずつ、チュラーロンコーン病院前、ルムピニー公園南側、ラーチャプラソン交差点がそれぞれ4件ずつとなっており、やはり交差点での事故が多くなっているものの、交差点以外の地点も上位に含まれていることが分かる。郡別にみると、パトゥムワン郡の件数が74件と圧倒的に多くなり、以下ドゥシット郡28件、バーンラック郡26件と続いている。通り別ではラーマ4世通りが34件と最も多くなり、以下チャルーンクルン通り21件、ラーマ1世通り18件と続いていた。サムロー、自動車・電車事故の場合はチャルーンクルン通りの件数が最も多くなっていたが、二輪車・歩行者事故ではラーマ4世通りが最多となっている点が特徴的である。

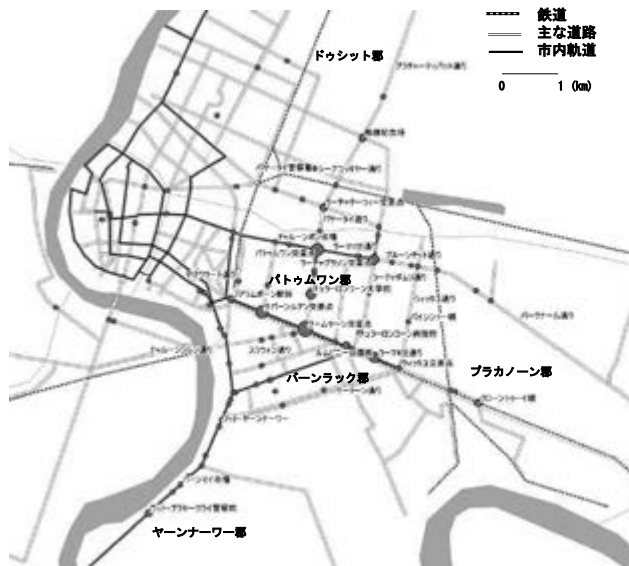


図17 バンコクの二輪車・歩行者事故発生箇所

出所：NA Bo Ko, Sungsut他より筆者作成。

歩行者事故と二輪車事故の発生箇所を比較すると、場所によって傾向が異なっていた。ヤーンナーワー郡とプラカノン郡では二輪車事故よりも歩行者事故のほうが多く、前者は二輪車事故が3件に対して歩行者事故が9件、後者はそれぞれ2件と7件であり、かなりの差がついていた。一方で、パトゥムワン郡は二輪車事故38件、歩行者事故34件とほぼ同じであるが、バーンラック郡では二輪車事故が15件に対して歩行者事故が9件と二輪車事故のほうが明らかに多くなっていた。また、交通事故の多発箇所においても違いが見られ、最も件数の多いサムヤーン交差点では歩行者事故が5件、二輪車事故と複合事故がそれぞれ1件ずつであったのに対し、パトゥムワン交差点の5件はすべて二輪車事故となっていた。通りで比較すると、チャルンクルン通りは歩行者事故が11件、二輪車事故が10件とほぼ同数であるが、ラーマ4世通りは歩行者事故が23件、二輪車事故が10

件と歩行者事故の件数が2倍以上多くなるのに対し、パヤータイ通りでは歩行者事故が7件、二輪車事故が10件と逆転し、ラーマ1世通りではそれぞれ4件、14件とさらに差が広がっていた²⁵。

このような歩行者事故と二輪車事故の件数の差は、バンコク市内の市街地の分布状況に影響を受けていたものと思われる。チャルーンクルン通りは旧市街からバーンラック郡にかけて商店が立ち並ぶ繁華街が続き、サムローもこの地域に集中していたが、交通量も多く自転車が走るにはあまり環境が良くなかったものと考えられる。一方、ラーマ4世通りはチュラーロンコーン病院やルムピニー公園などの公共施設も多いものの、フアラムポーン～サムヤーン間を中心に商店も立ち並び、とくに事故の多いサムヤーンには市場もあったことから、歩行者の往来が多かったものと考えられる。また、この道路のすぐ南はパークナム鉄道とトゥロン運河が並行していることから家並みは道路の北側に偏って存在していたが、市内軌道の線路は道路の南側に敷設されていたため、電車の利用者が道路を横断する頻度も高かったものと思われる。他方で、ラーマ1世通りやパヤータイ通りの沿線は学校などの公共施設や宮殿が立ち並ぶ郊外の様相が強く、歩行者よりも自転車の往来が目立っていたものと推測される。

一方、地方における二輪車・歩行者事故の発生箇所は図18のように泰緬鉄道沿線が圧倒的に多くなっていた。タームアン郡の8件を筆頭に、ターマカー郡6件、バーンポーン郡5件、カーンチャナブリー郡4件と、いずれも泰緬鉄道沿線の郡が上位を占めていた。タームアン郡ではワンサーラー区、タームアン区でそれぞれ3件ずつ、ターマカー郡ではタールア区で4件発生しており、このうちタームアン区とタールア区は市場が立地する町の中心地となっていたことから、人や自転車の往来が比較的多く事故が多発していたものと考えられる。また、ワンサーラー区の2件の事例は1942年12月20日と21日にそれぞれ発生しており、いずれも歩行者事故となっていた。地方における交通事故については、原則としてバンコクに報告があったもののみが対象となっていることから、実際にはこの図に示されている

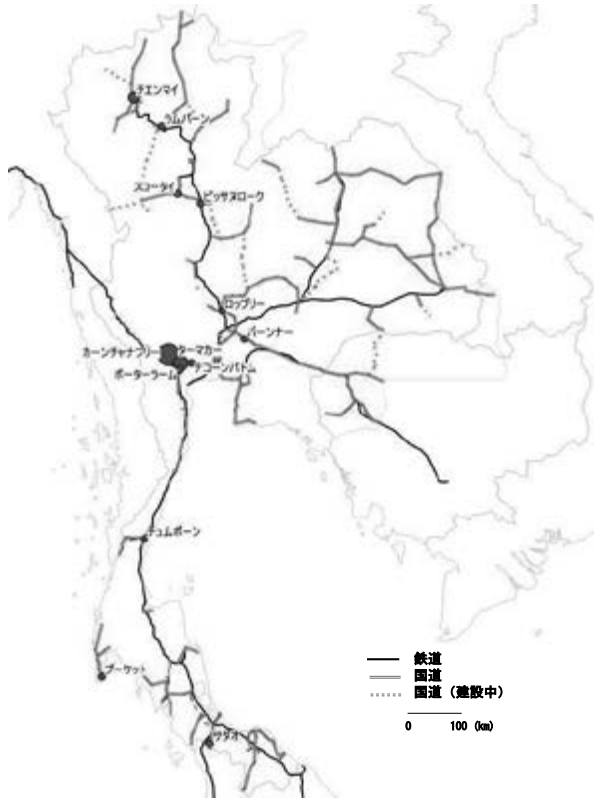


図18 地方の二輪車・歩行者事故の発生箇所

出所：NA Bo Ko. Sungsut他より筆者作成。

よりもはるかに多くの二輪車・歩行者事故が発生していたものと考えてよ
かろう。

(3) 事故の原因

二輪車・歩行者事故については、加害者の大半が日本軍の自動車である
点は今まで見てきたサムローや自動車・電車の事故と同じであるもの
の、過失がタイ側、すなわち歩行者や自転車側にある事例の割合が多くなっ

表13 二輪車・歩行者事故の過失者数（単位：件）

		過失者			
		日本側	タイ側	双方／不明	計
加害者	日本側	126	67	13	206
	タイ側	6	9	-	15
	計	132	76	13	221

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

ていた。表13のように、日本側が加害者となった206件の事故のうち、タイ側に過失があった件数は67件と3分の1を占めていた。同様に、タイ側が加害者である事故についても、計15件のうち6件は日本側に過失があった。このように、二輪車・歩行者事故については、二輪車や歩行者の不適切な行動が事故を引き起こしていた側面があり、これまで見てきた事故と比べても被害者側の責任の度合いが高くなっていたのである。

実際の事故原因を見ても、被害者側の過失と考えられる事故原因が上位に入っていた。図19は二輪車・歩行者事故の原因をまとめたものである。これを見ると、飛び出し・直前進路変更が61件と最も多く、以下交差時接触の32件、無理な追越の29件、進路不適切の25件と続いていることが分かる。このうち、飛び出し・直前進路変更が事実上被害者側の過失によるものであり、61件中55件が被害者側の過失となっていた²⁶。すなわち、歩行者や二輪車が急に道路を横断したり、急に車両の前に飛び出したりしてることが二輪車・歩行者事故が発生する最も大きな要因となっていたのである。それ以外の原因については自動車と二輪車の間で発生する場合は、車両同士の事故に歩行者が巻き込まれる場合もあった。

飛び出し・直前進路変更による事故は、歩行者事故が51件、二輪車事故が10件と歩行者事故が圧倒的に多くなっていた。歩行者事故ではほとんどが車両の直前横断によるものであり、例えば1942年3月15日14時10分にパトゥムワン郡のウィッタユ通りで、国立競技場にいる兵イナヨシの運転する自動車が、パイシントー橋で突然道路を横断し始めた5歳のタ

柿崎 第2次世界大戦中のタイにおける日本軍と交通事故（下）

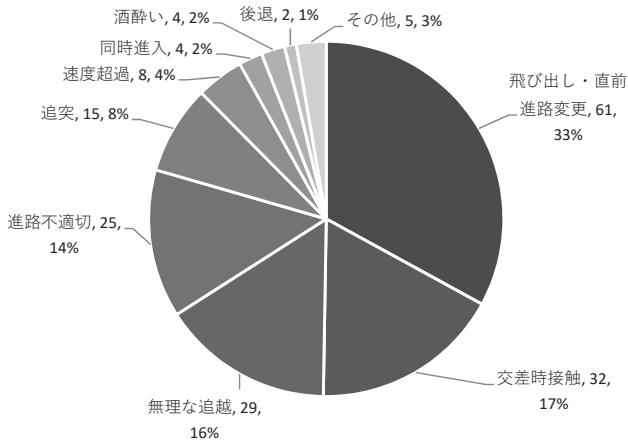


図19 二輪車・歩行者事故の原因（単位：件・%）

注1：事故原因が不明なものは除いてある。

注2：事故原因が複数ある場合は重複して計上している。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

イ人少女シリ（Siri Inthasiri）にぶつかり脚を骨折する重傷を負わせていた²⁷。このような子どもの飛び出しは判別する限りで15件存在しており、全体の約3分の1を占めていた。老人の飛び出しもあり、例えば1942年4月28日7時にヤーンナーワー郡のチャルーンクルン通りバーンマイ市場前で、バーンラックからブリティッシュインディア埠頭に向かっていた日本軍の9363番自動車道が道路を横断していた80歳のタイ人老女ムイ（Mui Nomsuwan）をはねており、日本側は何度も警笛を鳴らして右に避けたものの彼女が止まらずに横断してきたと主張していた²⁸。

二輪車の場合も、被害者側が自動車の直前で進路を変えたことによって引き起こされた事故が多くなっていった。例えば、1944年10月1日16時半にはパトゥムワン郡のラーマ1世通りチャルーンポン市場前で、日本軍のヤトミ上等兵の運転する義401番自動車が西進していたところ、対向してきたタイ人ラクン（Lakhun Bunnak）の自転車日本軍の自動車の直前

を右折して小路に入ろうとしたために衝突していた²⁹。ただし、加害者側の過失による事故も若干は存在し、例えば1942年8月27日16時にはパトゥムワン郡のパヤータイ通りで、合同委員会のユッタダナイ（Yutthadanai Chinachot）が乗って兵ブンソン（Bunsong Somsuan）が運転するサイドカーがサームヤーンからパトゥムワン交差点へ向けて走っていた際に、前方の日本軍のトラック2台を追越し始めたところ、トラックが合図を出さずに急に右折してきたために衝突し、2人が負傷していた³⁰。

交差時接触については、二輪車事故が21件、歩行者事故が11件と二輪車事故のほうが多くなっていた。二輪車事故の場合は対向してきた自動車が右に寄りすぎていて接触した場合と、追越の際に右に寄って対向してきた二輪車にぶつかる場合とがあり、前者の例では1944年10月30日15時半にパトゥムワン郡のラーマ4世通りで、警官チャン（Chan Thinakan）がサーラーデー交差点からウィッタユ交差点に向かって自転車で東進していたところ、日本軍のトラックが右に寄って対向してきたため歩道側に避けたものの、接触されて転倒して負傷した例が挙げられる³¹。後者の例としては、1944年11月17日14時半に同じくパトゥムワン郡のラーマ4世通りで、日本憲兵隊の義326番トラックをタイ人テープ（Thaep Naeophu）が運転してサパーンルアンからフアラムポーンに向かっていて前を走るサームローを追越した際に、対向してきたタイ人サウエン（Sawaeng Homnam）の自転車と接触して負傷させていた³²。歩行者事故の場合は車両同士の交差に巻き込まれる場合が大半であり、例えば1944年1月17日に泰緬鉄道沿線のタムアン郡で、タナカ上等兵の運転する自動車がバスと交差するために左に寄ったところ、路肩を歩いていた中国人女性キムリアン（Kimrian Saechong）に接触していた³³。

無理な追越についても傾向は似ており、二輪車事故が25件、歩行者事故が3件、複合事故が1件と二輪車事故が圧倒的に多くなっていた。二輪車事故の場合は、追越時に自動車が接触して二輪車を転倒させる事例が多く、例えば1944年1月28日10時半にドゥシット郡のプラチャーティパッ

ト通りで、タイ警察のサイドカーをクリット警察軍曹（So. To. Tho. Krit Phakdisiri）が運転して戦勝記念塔方面へと南下していたところ、後ろから来た日本軍のトラックが追越そうとしてサイドカーに接触して転倒させていた³⁴。複合事故の例では、1942年6月3日15時にパトゥムワン郡のサーローン通りで、岩畔部隊の13番自動車が東進していて前を走るバスを追越そうとしたところ接触し、バスがバランスを失って左側に止まっていた自転車3台とサムロー1台に衝突し、日本軍の自動車も路肩にいた中国人少年クウェーン（Khwen Saechin）にぶつかって軽傷を負わせていた³⁵。

（4）被害者への補償

二輪車・歩行者事故の被害者への補償については、過失者がタイ側であっても日本側から補償がなされている事例が多い点の特徴であり、とくに歩行者事故の場合はその数が多くなっていた。表14は二輪車・歩行者事故への補償状況を示したものである。これを見ると、二輪車事故の場合は自転車の修理をした件数が31件、修理代を支払った件数が8件と、加害者側が自転車を修理して補償する形が一般的であったことが分かる。これはサムローと同じく自転車の場合は簡単に修理ができたためであり、2件のみタイ側で修理を行った以外は、すべて日本側が修理していた³⁶。なお、タイ側の過失の場合でも、合同憲兵が日本側と交渉して日本側に修理をさせた事例が4件存在した。修理費については6パーツから50パーツの間であり、うち1件はタイ側が支払っていた。

二輪事故の慰謝料については、計26件の支払いが確認されており、このうちタイ側に過失がある事例が10件存在した。金額については8パーツから750パーツまで差があり、11～50パーツが12件と最も多くなっていた。26件中3件で被害者が死亡しており、最高額の750パーツと2番目の700パーツの慰謝料はいずれも死亡者に対する慰謝料であった。前者は1945年5月24日18時半にパトゥムワン郡のプルーンチット通り日本大使館前で、ナワタ部隊のハセガワ上等兵がトラックを運転して西進してきたところ、タイ

表14 二輪車・歩行者の補償（単位：件）

二輪車		過失者			
		日本側	タイ側	双方／不明	計
修理		24	5	2	31
修理代支払	10パーツ以下	1	-	-	1
	11～50パーツ	5	-	1	6
	不明	1	-	-	1
	計	7	-	1	8
慰謝料支払	10パーツ以下	-	1	-	1
	11～50パーツ	8	3	1	12
	51～100パーツ	3	2	-	5
	101～500パーツ	1	1	-	2
	501パーツ以上	-	1	1	2
	不明	2	2	-	4
計	14	10	2	26	
補償求めず		5	1	-	6
総計		50	16	5	71
歩行者		過失者			
		日本側	タイ側	双方／不明	計
慰謝料支払	10パーツ以下	5	3	1	9
	11～50パーツ	12	11	-	23
	51～100パーツ	3	3	-	6
	101～500パーツ	10	5	-	15
	501パーツ以上	3	-	-	3
	不明	3	6	-	9
	計	36	28	1	65
補償求めず		2	2	-	4
総計		38	30	1	69

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。

人リー（Li Charoensuk）の自転車を追越す際に自転車が右に寄ってきてぶつかったものであり、リーは重傷を負って日本側が病院に運んだものの死亡し、彼に過失はあるものの日本側は750パーツの慰謝料の支払いを認めた³⁷。後者の事故は、その4日後の16時に同じくパトゥムワン郡のラーチャ

ダムリ通りで、中国人ペーンキアオ（Pengkiao Saelok）が後ろにティー（Ti Saelim）を乗せてバイクでプラトゥーナームから南下していたところ、チュラーロンコーン病院の前で対向してきた日本軍の馬車と衝突し、ペーンキアオが重傷を負ってその後病院で死亡したもので、過失者は不明であるが日本側は葬儀代として700バーツを支払っていた³⁸。この2件は戦争末期であることから、物価の高騰に伴って慰謝料も高くなった事例と見なせよう。

一方、歩行者への補償については計65件で慰謝料が支払われており、このうちタイ側に過失があった事例が28件と全体の43%を占めていた。金額については1バーツから1,820バーツまでと非常に大きな格差があり、このうち1バーツについては1942年1月11日14時半にドゥシット郡のシーアユッタヤー通りパヤータイ警察署前で、老女が日本側の自動車にはねられたもので、詳細は不明であるが日本側が慰謝料1バーツを支払って解決していた³⁹。最高額の1,820バーツについては、上述した1942年8月17日にチャールンクルン通りのワット・ヤーンナーワー付近で計4人が死傷した事故の慰謝料であった⁴⁰。

このワット・ヤーンナーワー前の事故を含め、慰謝料が支払われた死亡事故は計15件存在したが、死亡者に対する慰謝料も最低50バーツから最高で700バーツとかなりの差があった。50バーツの慰謝料は1942年前半に2件払われており、うち1件は上述した老女ムイが死亡した事故であり、どちらも自動車の直前を横断したのが原因で、タイ側に過失があった⁴¹。最高額の700バーツを支払った例は、1942年8月1日にドゥシット郡のプラチャーティパット通りでフドウ部隊のサトウの運転する1380番トラックがドーンムアンから南下してきたところ、ハンドルが緩み制御できなくなって木に衝突し、歩いていた灌漑局の工員オン（On）をはねて死亡させたもので、連絡委員会は11歳の娘の養育費の支払いを陸軍武官に求めている⁴²。彼の妻は当初養育費として1,620バーツの支払いを求めているが、日本側との交渉の結果600バーツが支払われ、既に支払われていた葬儀代100バーツと併せて慰謝料は計700バーツとなったのである⁴³。

上述した老女ムイの事例のように、タイ側に過失があった場合でも日本側が慰謝料を払う事例が存在したが、そのような場合の日本側の対応も事例によってさまざまであった。1945年1月13日9時にカーンチャナブリー郡で兵エンドウが水を積んだトラックを運転して北上してきたところ、右手から飛び出てきた中国人ムアイニー（Muaini Saebueng）にぶつかって死亡させた事故では、トラックが所属する部隊が治療費と葬儀代として200バーツを支払ったが、タイ警察は彼の15歳と11歳の子供2人への慰謝料の支払いを求めて交渉し、最終的に300バーツを獲得することに成功した⁴⁴。この計500バーツの慰謝料は、タイ側に過失がある歩行者事故の中では最高額であった。他方で同じくタイ側の過失で2番目の金額となる300バーツの慰謝料が支払われた事例としては、1943年11月15日に中部上部ピッサヌローク郡で日本兵の自動車が牛を追い立てるために道路に飛び出してきたタイ人スッカリーブ（Sukkhariip Kaeopheng）にぶつかって死亡させた事故があり、タイ側に過失があるものの日本側から300バーツの慰謝料を払うと申し出てきたものであった⁴⁵。このように、日本側と交渉の結果ようやく支払われる慰謝料もあれば、日本側から多額の慰謝料の支払いを提示する場合もあり、タイ側もそれに応じて対応策を講じていた。

5. 交通事故の背景

(1) 道路の構造

これまで見てきたように、戦争中にはバンコクを始め国内各地で日本軍が関係する交通事故が多数発生していた。交通事故の直接的な原因については無理な追越や飛び出し・直前進路変更などが主要なものであったが、より広く事故の発生要因をとらえると、道路の構造、日本側の不注意、タイ側の不慣れの3つの背景が存在していた。

道路の構造については、タイの道路の路面幅が狭く、地方を中心に築堤上に建設されている区間が多かった点が交通事故の発生をもたらしてい

た。例えば、バンコクから北に延びるプラチャーティパット通りの路幅は8～10mであり、バンコクからドーンムアンまではその上に幅6mのアスファルト舗装がなされていた〔義部隊司令部 1945：35〕。また、事故が多発していたバーンポーン～カーンチャナブリー間道路も同じくアスファルト舗装がされていたが、やはり路幅8m、舗装幅6mとなっていた〔Ibid.：47〕。このように舗装面が限られている道路では、自動車も二輪車も極力舗装面の上を走行し、交差時に互いに左に寄りながら交差するのが一般的であった。このため、このような路幅の狭い道路では交差時に車両同士が接触する可能性が高くなるほか、交差時に左に寄ることで左側の歩行者や二輪車との接触の機会も増すことになった。追越の際も同様であり、追越しの最中に双方が接触したり、あるいは追越のために右に寄った際に対向してきた自動車、二輪車、歩行者と接触することになった。

バンコク市内の道路についても、ラーマ4世通り、パヤータイ通り、ラーマ1世通りなど新市街に整備された道路はいずれも2車線道路であり、基本的な構造は地方の道路と同じであった。例えば、ラーマ4世通りのサパーンルアン橋付近の道幅は10mであり、ここに対面通行の道路のほか、南側に市内軌道の単線の線路が敷かれていた⁴⁶。また、サートーン通りは道幅が6mしかなく、追越のために右に寄った日本軍の自動車が右側を歩いていた歩行者に接触するという事故も起きていた⁴⁷。このように、バンコク市内の多くの道路でも道幅が狭く、交通事故を起こしやすい構造となっていた。

さらに、ラーマ4世通りやチャルーンクルン通りのように市内軌道が敷かれている道路も事故を誘発しやすかった。上述したようにバンコクの市内軌道は道路の片側に単線の線路が敷かれており、これによって線路側の小路から出てくる自動車と電車の衝突事故が多数発生していた。また、この電車は単線の線路上を双方向に走ることから、隣の車道の車両と進行方向が同じ場合もあれば異なる場合もあり、これも事故が発生する要因の1つであった。さらに、この単線の線路のため、途中で電車の交換のための

待避所があり、その部分の車道が狭くなっていた。このため、この待避所付近も事故の多発地帯となっており、電車事故のみならず他の車両間の事故も発生していた。このように、市内軌道の存在もまたバンコクの道路の構造的問題の1つと言えよう。

(2) 日本側の不注意

このようなタイの道路構造側の問題が存在していたとはいえ、運転する側が十分に注意を払っていれば事故は発生しなかったはずである。日本側が加害者となり、過失も日本側にある事故が圧倒的に多かったことから、日本側の運転手の不注意が交通事故を発生させる主要な要因の1つであったことが分かる。

日本側の運転手の不注意の中で、最も多かったのは速度超過であろう。これまで見てきたように、事故原因の中では速度超過は決して上位には入っていない。しかしながら、無理な追越にせよ、飛び出し・直前進路変更にせよ、日本側の運転手が適切な速度で走行していたならば回避することができた事故は多かったはずである。交通事故の記録では高速で走行していたという記述が出てくることが多いが、具体的な速度が記されていた中では、1943年5月15日10時半にピブーンソクラーム県シーソーボン郡で、日本軍の自動車が時速60マイルで東進してきて対向してきたタイ側のバスと接触した事例が最大値であった⁴⁸。次いで、1942年3月10日19時15分にバーンケン郡のドーンムアン飛行場内で日本軍のトラックが時速60km程度で走行して対向してきた道路局のトラックにぶつかったという事例がある⁴⁹。

また、1943年8月25日23時15分にバンコク市内ポムプラーブ郡のラーンルアン通りラーンルアン交差点でタツイの運転するKo. Tho. 5588番乗用車が東進していたところ、交差するチャックラパットボン通りを北上していた電車と衝突した際には、日本側が酒を飲んで時速48kmと高速で走行していたと記されていた⁵⁰。1942年7月には交通事故対策として合同委員会

から日本側に対して、①番号のない自動車には番号を付けること、②最高時速はトラック25km、乗用車35kmとすること、③もし事故が起きた場合は被害者を救護して合意を得ること、を通告していたことから、当時のタイの道路構造で許容される速度はせいぜいこの程度であったことが分かる⁵¹。

日本側の運転手による突然の進路変更や後退による事故も目立っていた。サムロー事故の原因の中で4番目に入っていた後退はこの典型であり、後ろの状況を確認しないまま突然後退を始めたことで、後続のサムローに衝突する事例が少なからず存在していた。二輪車事故の事例で取り上げた合同委員会のサイドカーが追越そうとした際に突然右折をしたトラックの例も同様であり、やはり周囲の状況を確認せずに好き勝手に進路を変更していた。このような運転の状況から考えると、当時日本軍の自動車を運転していた日本兵の運転技術が低かったと疑わざるを得ない。あるいは、占領地では好き勝手に許されるという誤解による可能性もあろう。実際に、1943年には憲兵隊長から合同委員会宛に出す予定と思われる文書案の中に、以下のような記述が存在した⁵²。

…自分の思い通りにできる権力を振りかざすのは、タイは日本が武力で制圧した国であると誤解しているためと思われる。そのため、下級兵士は自分の好き勝手に何をしてもよい権力を持っている、すなわちタイの住民に対して何をしてもよく、あるいはタイの法律を無視することは問題ではないと考えるのである。たとえ道路が狭くて交通量が多くても高速で自動車を運転するのはその好例であり、日本軍の自動車が相手に譲る必要はないと考え、住民の自動車との間に事故が起これば、自分の非を認めたり救助するのではなく、相手のタイ人運転手に危害を加える。5ヶ月間に53件も日本軍の自動車による事故が起これば、うち3件では死者も出ている…。

このような状況の中で、タイ側も日本側に対して安全運転を心がけるよう再三にわたって注文しており、例えば1943年7月31日にはタイ側と日本

側の憲兵隊の会談の席で、タイ側は日本兵の入れ替えが多く交通ルールの違反が増えているとして善処を求めていた⁵³。泰緬鉄道沿線のカーンチャナブリー県でも、鉄道建設が始まって日本軍の駐屯兵が多くなるとして1942年9月に県が駐屯する日本兵に配る注意書を作成し、その中に自動車を運転する際には高速運転を慎むよう書かれていた⁵⁴。その後、1944年1月にはカーンチャナブリーで日本憲兵が日本軍の自動車のスピード違反の取り締まりを行い、速度超過も減ってきたとの報告もなされていた⁵⁵。先の図1では、1943年10～12月に地方での交通事故件数が最高となった後で減っていたことから、この取り組みが功を奏した可能性もある。しかしながら、バンコクでは日本兵の流入によって交通事故の件数自体は戦争末期に再び増加し、タイ側の期待通りにはならなかったのである。

(3) タイ側の不慣れ

日本軍が関係する交通事故が発生したもう1つの要因は、日本軍の自動車が増加した道路環境に対するタイ側の不慣れであった。日本軍が入って来たことにより道路を往来する自動車の台数が大幅に増加し、しかも高速で周りの状況を考慮せずに運転した一方で、道路を往来するタイ側の歩行者や自転車はそのような変化に対応できていなかったのである。

バンコクの自動車台数は約6,000台であり、他にサムローが約8,000台存在していた。バンコクの日本軍がどの程度の自動車を用いていたのかは分からないが、開戦直後に東部国境からバンコクに入って来た近衛師団のみで約500台の自動車を擁していた⁵⁶。この部隊は間もなくマラヤを目指したことでバンコクからは去っていったが、1944年2月25日の時点でタイ側が装甲車（Rot Songkhram）と記録していた自動車がバンコク市内に207台、1945年3月19日の時点で279台存在していた⁵⁷。このため、乗用車やトラックを合わせれば少なくとも500台程度の日本軍の自動車は常にバンコクに存在したものと考えられる。バンコクの自動車台数全体から見ればそれほど大きな数字ではないものの、戦時中はタイ軍に徴用されて北部

など他地域で用いられていた自動車があるほか、故障や燃料不足で動かなくなっていた自動車も少なからず存在したことから、バンコク市内の道路上で日本軍の自動車占める比率はさらに高かったはずである。

また、地方においては自動車の台数はさらに少なく、例えば交通事故が頻発していたターマカー、タームアン郡などが位置するカーンチャナブリー県の1940年の自動車登録台数は、乗用車1台、トラック9台、バス61台の計71台のみであった [SYB (1939/40-44) : 334]。当時カーンチャナブリー県内で自動車が年間を通して走行可能な道路はバーンポーン～カーンチャナブリー間以外には存在せず、これらの自動車は事実上すべてこの道路を往来してバーンポーンを通る鉄道のフィーダー輸送を担っていたのである。こちらも日本軍が何台の自動車を持ち込んで泰緬鉄道建設を始めたのかは分からないが、おそらく平時の何倍もの頻度で自動車が往来するようになっていたものと推測される。

その結果、従来さして交通量の多くない道路に慣れていたタイの住民は、日本軍の自動車が増えた後もこれまで通りに道端を歩いたり、道路を横断したり、あるいはサムローや自転車に乗ったりといった習慣を変えることができず、それが結果として交通事故を招いていたものと考えられる。自動車の数が増えたのみならず、増加した日本軍の自動車は速度超過など不注意な運転が多かったことから、歩行者や二輪車、サムローの危険性は相乗的に高まったものと推測できる。歩行者事故の場合は自動車の直前横断が原因であるものが最も多くなっていたが、これも横断者の過失もさることながら、日本側の自動車の速度が通常よりも速く、平時においては十分横断できるタイミングであっても間に合わなくなっていた可能性が高い。とくに、従来自動車の往来が極めて少なかったバーンポーン～カーンチャナブリー間道路では、住民の戸惑いは非常に大きかったであろう。

（4）日本側との補償交渉

これまで見てきたように、日本軍が関係する交通事故の際には日本側に

過失がある事例が多く、日本側が車両の修理や慰謝料などの補償を行うこともあった。683件の交通事故のうち、判別する限りで何らかの補償を得られた事例は修理を含む車両側の補償が213件、被害者への慰謝料が90件、両方得られた事例が36件の計339件であることから、交通事故のうちの半分は補償が得られていたことになる⁵⁸。そして、歩行者事故のようにタイ側に過失がある場合でも日本側からの慰謝料を獲得している事例も少なからず存在した。

被害者への補償については、サムローや自転車の修理などの軽微なものを除いて簡単に合意できるものではなく、慰謝料についてはタイ側の合同憲兵や警察が日本側と交渉してどうにか妥協点を見出すことが多かった。とくに、日本側の加害者が逃亡したような事例については補償を求めることが難しく、計103件の逃亡事故のうち何らかの補償がなされていたものは19件に過ぎなかった。中には死亡事故も含まれており、例えば1942年3月1日15時半にバンコクのプラチャーティパット通りで日本軍の自動車がかタイ人ルアン・アパイソーラシット (Luang Aphaisorasit) の息子チャムナン (Chamnan) をはねて死亡させた事故では、日本側は加害者が日本側の自動車であることも否定し、補償はしないと主張していた⁵⁹。

このため、タイ側は日本側と交渉してできる限り被害者側の受け取る補償が多くなるよう努力し、その際には被害者の窮乏を説明して日本側の「同情」を誘う戦略をとっていた。例えば、1942年11月22日19時50分にサムパントウオン郡のチャルンクルン通りオーディアン映画館前のロータリーで中国人の少年ソン (Song) が小路から走って出てきて車道に飛び出し、北上してきたクドウ部隊のセンミの運転する自動車にはねられた際には、過失はタイ側にあったものの貧しい家の子どもでしかも耳が聞こえないので慰謝料を払ってほしいとタイ側の合同憲兵が交渉し、日本側も同情して250パーツを払うことで合意していた⁶⁰。上述のオーンヤムアイニーの歩行者事故の際にも、遺された子供の存在を説明して同情を誘い、養育費や慰謝料を要求する作戦をとっていた。ただし、被害者側があまりに高額な

補償を求めてきた場合は、オーンの事故のようにタイ側は日本側の理解が得られるレベルまで減額して交渉していた。

しかしながら、この同情を利用する作戦は日本側も用いていた。例えば、1943年3月2日12時にバーンラック郡のサートーン通りで、中国人サン（Sang Saeliang）が前の自動車を追越中の日本軍の自動車にぶつけられて負傷した際には、タイ側は彼が1日1パーツの収入で7人の子供を養っているとして同情を誘い、日本側が示した慰謝料50パーツの増額を求めたものの、日本側も運転手と上司の将校が自腹で払うので増額は難しいと反論し、結局50パーツの慰謝料で決着していた⁶¹。また、1942年9月8日14時にはトンブリー県のプラチャーティボック通りで、ヨシノ部隊のハマダ上等兵の運転する9353番トラックが対向してきたサムローを避けるために左に寄ってタイ人チョム（Chom Buranaphakdi）の自転車に接触して全壊させたときには、日本側は運転手の日本兵の給料が少なくトラックの修理費も支払わねばならなので同情してほしいと説得し、結局修理代20パーツで妥協していた⁶²。

日本側も、タイ側に過失があっても被害者に同情して慰謝料を支払っていることを公言しており、時にはそれを利用してタイ側が要求する事故に対する補償要求をかわそうとした。例えば、1944年7月8日6時45分にバンコクの旧市街プラナコン郡のチャルーンクルン通りチャルムクルン映画館前で、タイ人プルーン（Ploen Buntham）の運転する電車とサイトウ上等兵の運転する義1381/3番の自動車が衝突し、電車が脱線して信号塔が壊れた際には、日本憲兵側は以下のように主張していた⁶³。

…本件ハ日泰協同ノ精神ニ基ヅキ破損自動開閉器ノ賠償ヲ要求スルコト
ナク円満ニ解決セシムルヨウ取計ラレ度

追而従来貴官ノ承知セラル、如ク交通事故等ニシテ日本側ニ全然過失ナク
相当重大ナル損害蒙リタル場合ニ於イテモ泰側ニ対シ何等賠償ヲ要求シ
タル事無クマタ貴国民ノ過失ニ基ク交通事故ニ対シテモ日本軍部隊側ノ同

情ニ依り見舞金等ヲ贈与シアルコトヲ申添フ…

実際には、日本側がタイ側に対して何の賠償を要求していないわけではなかったが、この件では日本側に過失があるにも関わらず、タイ側の過失者にも慰謝料を支払っているという理由で信号塔の修理代を請求しないよう求めたものであった⁶⁴。

このような補償交渉は、バンコクにおいては担当した憲兵同士が、地方においてはタイ側の警察と日本側の憲兵の間で行われていたものの、話がまとまらなるとバンコクで定期的に行われていたタイ日憲兵会議（Kan Prachum rawang Sarawat Thai-Yipun）での交渉にゆだねられる場合もあった。例えば、1943年11月25日に泰緬鉄道沿線のタームアン郡で中国人少女キムリー（Kimli）が日本軍の自動車にひかれて死亡した事故では、当初母親が1,000バーツの慰謝料を要求したので警察は要求を300バーツまで引き下げて交渉を行ったものの、日本側は200バーツまでしか払えないとして現地での交渉はまとまらず、バンコクのタイ日憲兵会議の場で交渉に当たり、最終的に翌年1月にようやく300バーツの慰謝料を支払うことで合意した⁶⁵。

交通事故については日本側が加害者である事例が圧倒的に多く、たとえ歩行者事故のようにタイ側の過失であったとしても、日本側が責任を感じて慰謝料を支払う場合も多かった。それでも、日本側の対応は一律ではなく、タイ側も被害者の補償を極力増やすために尽力していたのである。

おわりに

本論は第2次世界大戦中の日本軍が関係する交通事故の全体像を構築し、その背景を分析することを目的とした。交通事故については開戦直後、1943年末、1945年の3回のピークが存在し、バンコクでの発生件数が全体の88%を占めていた。形態別ではサームローとの事故が全体の約3割と最

も多く、次いで自動車、歩行者、二輪車との事故がそれぞれ15%程度と続いていた。バンコクでの交通事故はパトゥムワン郡のサームヤーン交差点での件数が最も多く、地方では泰緬鉄道沿線の事故件数が多くなっていた。日本側が加害者となる事故件数が大半を占めたことから、事故の被害者はタイ側が約8割となっていた。

サームロー事故はバンコクでの発生件数が圧倒的に多く、とくに繁華街のある中心部に集中していた。日本側の過失による事故が多く、無理な追越や進路不適切が事故の主要な要因であった。自動車・電車事故は自動車事故において地方での件数が多くなっており、バンコクでの発生箇所はサームロー事故よりも分散傾向にあった。こちらも日本側の過失による事故が多くなっており、事故原因は無理な追越、同時進入が多く、同時進入は日本軍の自動車と電車との間での出会い頭の衝突が多くなっていた。一方、二輪車・歩行者事故の件数はやはりバンコクが多いものの、二輪車は比較的郊外での発生が多く、歩行者は中心部に集中する傾向が見られた。また、二輪車・歩行者事故についてはタイ側の過失による事故が全体の3分の1程度を占め、事故の要因でも飛び出し・直前進路変更という二輪車・歩行者側の過失によるものも多くなっていた。

このような交通事故の背景には、タイの道路構造、日本側の不注意、タイ側の不慣れが存在した。タイの道路は路面幅が狭く、しかも地方では築堤上に建設されている場合が多く、交差時や追越の際の接触事故が多発していた。また、バンコク市内には道路の片側に市内軌道の線路が敷かれていた区間が多く、これも事故を誘発する要因であった。このようなタイの道路構造に不慣れな日本兵が高速で走行することも、事故増加の要因の1つであった。さらに、それまで自動車の少ない道路上に日本軍の高速走行の自動車が多数出現した状況に対し、道路を往来するタイ人住民も十分対応できなかった。これらの要因が絡み合った結果として、日本軍の自動車とタイ人との間の交通事故が発生していたのである。そして、タイ側の合同憲兵や警察はタイ側の過失であったとしても被害を受けたタイ人に対す

補償を求めて交渉を行い、少しでもタイ人被害者が有利となるよう尽力していたのである。

今後の課題としては、交通事故以外の日本兵とタイ人の間に発生していた事件の解明が挙げられる。タイ側の記録の中には、日本兵とタイ人の間に発生した様々な騒動、主にタイ側が日本軍を狙った窃盗、強盗、あるいは日本兵に対する襲撃、日本側がタイ人に対して行った拘束など、様々な事件が存在している。それらについても交通事故と同様にある程度まとまった数の事例が存在することから、本論で行ったような分析が可能である。それらの事件についても検討することで、戦時中の日本兵とタイ人の関係性の実像を構築することができよう。

(本論は平成28年度科学研究費助成事業の成果の一部である。また、義部隊司令部 [1945] は愛知大学の加納寛氏が米国議会図書館で入手したものを提供していただいた。この場を借りて謝意を表したい。)

註

- 1 自動車の登録台数については1941年の数値も存在するが、この年のみ地方の自動車台数が大幅に増加することから1940年の数値と比較した。
- 2 バンコクのみ数値であるが、1944年の自動車登録台数は3,262台と1940年の台数と比べて大幅に少なくなっていた [SYB (1939/40-44) : 330]。
- 3 電車事故は1945年4月11日から7月4日までの約3ヶ月間発生していないことから、電車の運行が復活するまでにはしばらく時間がかかったものと思われる。発電所の復旧は6月18日のことであった [FN 1988 : 22]。
- 4 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 5/41 "Athibodi Krom Thang thueng Palat Kasuang Khamanakhom. 1943/12/18" 当初タイ側は対向してきた日本軍の自動車が右に寄って来たので避けようとして横転したと主張していたが、その後の調べで停車中の日本軍の自動車にタイ側の自動車がぶつかったことから、過失はタイ側にあると結論

付けていた。

- 5 バーンコーレーム線はバンコク最初の市内軌道として1888年に馬車軌道として一部区間が開通し、1890年にラックムアン～バーンコーレーム間9 kmが全通し、その後1893～1894年に電化された [柿崎 2014 : 33]。
- 6 サームセーン線は1901年に電気軌道としてフアラムポーン～バーンクラブー間8.6 kmで開通した路線であり、その後1910年にフアラムポーン～サパーンルアン間0.5km、1926年にサパーンルアン～ウィッタユ間2.5kmが延伸された [柿崎 2014 : 33, 81]。
- 7 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/70 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1944/11/25” この事故の過失はタイ側にあったが、日本側は軽微な事故のため補償を求めなかった。
- 8 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/17 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Nuai Tai. 1943/04/14” この事故の過失はタイ側にあり、ブンに日本軍の乗用車の破損箇所を修理させた。
- 9 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 5/43 “Phu Thaen Anu Kammakan Phasom Pracham Khet Monthon Thahan Bok thi 6 thueng Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1943/12/08” この事故で日本側はタイ軍の自動車が日本側を救護しないでそのまま走り去ったと抗議していたが、タイ軍側は日本兵が救護していたので手を貸さなかったと主張していた。
- 10 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/67 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1944/10/27” この事故の過失はタイ側にあったが、双方自分で修理することで合意した。
- 11 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 5/19 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Kanchanaburi thueng Athibodi Krom Tamruat. 1944/03/15” 日本側が過失を認め、バスを修理することで合意した。
- 12 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/73 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1945/01/27”
- 13 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/78 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1945/02/12” 日本側は過失を認め、修理費を支払う

ことで合意した。

- 14 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/55 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1944/07/15” 日本側は過失を認めたが、鉄道局によると損害額1,500パーツは結局終戦まで支払われなかった。
- 15 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/59 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1944/08/06”
- 16 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/25 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Nuai Nuea. 1943/08/19”
- 17 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/73 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1945/01/21”
- 18 自動車事故に歩行者が巻き込まれて死傷者が出る複合事故も何件か存在するが、そのような事例は二輪車・歩行者事故のところで検討している。
- 19 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/75 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1945/07/05” 日本側は過失を認め、慰謝料のみならず電車の修理代500パーツも支払っていた。
- 20 NA Bo Ko. Sungsut 2. 10/170 “Hiang Charoensen krap rian Khaluang Pracham Changwat Songkhla. 1942/10/04” 既に彼を雇用した日本軍の部隊はマラヤへ移動しており、この後に慰謝料が支払われたかどうかは定かではない。
- 21 このうち5件が泰緬鉄道沿線のバーンポーン～カーンチャナプリー間での事故であった。
- 22 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 5/15 “Kammakan Phasom rian Pha Na Phon. To. So. Moriya Thut Thahan Bok Yipun Pracham Prathet Thai. 1942/09/09” この事故ではインド人がいた長屋も破損し、後にプアも死亡した。
- 23 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/2 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Nuai Tai. 1942/08/04”
- 24 バトゥムワン郡での件数は24件であり、うちラーマ4世通りでの件数は14件であった。
- 25 パヤータイ通りについては、サムヤーン、バトゥムワン交差点の件数は含まない。
- 26 なお、このうち2件については被害者が酒に酔って自動車や電車の前に飛び出した

ものであり、もう1件は被害者が自殺を図った事例であった。

- 27 NA Bo Ko. Sungsut 1. 12. 1/2 “Rai-ngan Sarawat Phasom Thai-Yipun. 1942/03/16” 彼女の母親は慰謝料を求めたが、その後実際に支払われたかどうかは不明である。
- 28 NA Bo Ko. Sungsut 1. 12. 1/2 “Rai-ngan Sarawat Phasom Thai-Yipun. 1942/04/12” 日本側は死亡したら慰謝料を支払うと主張したが、実際にムイはその後死亡したことから日本側が葬儀代50パーツを支払った。
- 29 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/67 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1944/10/02” ラクンは負傷し、彼に過失があったものの、日本側は自転車を修理して治療費も支払うことで合意した。
- 30 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/2 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Nuai Tai. 1942/08/28”
- 31 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/67 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1944/10/31” 日本軍のトラックは事故後一旦は停車したものの、すぐに走り去った。
- 32 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/69 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Tai. 1944/11/18” 日本側はサウエーンが避けなかったのが原因と主張し、治療の面倒は見るものの自転車の補償は行わないとしたのに対し、サウエーンは自転車修理代と治療費込みで100パーツを要求していたが、その後の詳細は不明である。
- 33 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 5/30 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Kanchanaburi thueng Khaluang Pracham Changwat Kanchanaburi. 1944/03/15” 事故後、日本憲兵が彼女に5パーツを渡そうとし、彼女は断ったものの置いていった。
- 34 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/37 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1944/01/29” 日本軍のトラックはそのまま逃走していた。
- 35 NA Bo Ko. Sungsut 1. 12. 1/3 “Rai-ngan Sarawat Phasom Thai-Yipun. 1942/06/04” 日本側は過失を認め、交渉の結果自転車3台の修理代50パーツ、サー

ムロー修理代20パーツ、クウェーンの慰謝料5パーツが支払われた。

- 36 このうち1件はタイ側の自動車の過失であり、もう1件は日本側の自転車の過失であったものの、タイ側の自動車所有者が修理を行った。
- 37 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/85 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1945/05/25” 日本大使館は開戦前にはドゥシット郡のラーチャブラーロップ通りに位置していたが、1944年にプルーンチット通りのイギリス大使館に移転していた。
- 38 Ibid. “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1945/05/29” ティーは軽傷で済んでいた。
- 39 NA Bo Ko. Sungsut 1. 12. 1/1 “Rai-ngan Sarawat Phasom Thai-Yipun. 1942/01/12” 1パーツの慰謝料を支払った事例はもう1件存在するが、こちらも開戦初期の1942年3月20日の事故であった。
- 40 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 5/15 “Pho. Tho. Cho. Prathipasen sanoe Prathan Kammakan. 1942/10/29” ただし、この金額は計4人の被害者に対するものであり、破損した長屋に対する補償も含まれている。
- 41 NA Bo Ko. Sungsut 1. 12. 1/2 “Rai-ngan Sarawat Phasom Thai-Yipun. 1942/04/12” 日本側は死亡したら慰謝料を支払うと主張したが、実際にムイはその後死亡したことから日本側が葬儀代50パーツを支払った。
- 42 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 5/15 “Kammakan Phasom rian Pha Na Phon. To. So. Moriya Thut Thahan Bok Yipun Pracham Prathet Thai. 1942/08/14”
- 43 Ibid. “Pho. Tho. Cho. Prathipasen sanoe Prathan Kammakan. 1942/11/03”
- 44 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 5/56 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Kanchanaburi thueng Khaluang Pracham Changwat Kanchanaburi. 1945/01/31”
- 45 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 5/33 “Phu Chuai Athibodi Krom Tamruat Fai Thurakan sanoe Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1943/12/13”
- 46 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/24 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Tai. 1943/07/25”
- 47 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/16 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat

- Phasom Nuai Tai. 1943/03/03”
- 48 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 5/8 “Huana Sathani Tamruat Phuthon Amphoe Sisophon thueng Palat Krasuang Mahat Thai. 1942/05/17” ただし、この道路は当時道幅10～15mの未舗装道路であり、時速約100kmで自動車が走行できたかどうかは疑わしい。なお、バンコク郊外でも時速60マイルで走行していて事故が発生したという記録がもう1件存在する。
- 49 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 5/4 “Phu Banchakan Thahan Akat thueng Khana Kammakan Prasan Ngan Thai-Yipun. 1942/03/20”
- 50 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/25 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Nuea. 1943/08/26”
- 51 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 5/4 “Kammakan Phasom thueng Lekhathikan Nayok Rattamontri. 1942/07/21”
- 52 NA Bo Ko. Sungsut 2. 10/105 “Huana Sarawat Thahan thueng Prathan Kammakan Phasom (Rang).”
- 53 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2/15 “Banthuek Prachum Sarawat Thai-Yipun. 1943/07/31” 日本側は8月2日から1週間憲兵が街頭に出て取り締まりを行うと回答していた。
- 54 NA Bo Ko. Sungsut 1. 12/179 「連絡事項」 これは県がカーンチャナブリーに駐屯していたサカモト中佐と相談して作成したものであった。
- 55 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7/42 “Pho. To. Pun Pho. To. To. Banphot thun Rong Chao Krom. 1944/01/19”
- 56 防衛研 陸軍-南西-泰仏印4「泰国進駐とピブン首相」 ただし、近衛師団は自動車化された師団であったため通常の師団よりも自動車台数は多かった。
- 57 NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/94 “Banchi Sadaeng Chamnuan Kamlang lae Awut Yutthaphan khong Thahan Yipun sueng Tang Yu nai Khet Changwat Phra Nakhon-Thonburi. 1944/02/25”, NA Bo Ko. Sungsut 2. 6/82 “Banchi Sadaeng Chamnuan Kamlang lae Awut Yutthaphan khong Thahan Yipun sueng Tang Yu nai Khet Changwat Phra Nakhon-Thonburi. 1945/03/19”

- 58 この数値には過失者であるタイ側が補償した事例も含む。
- 59 NA Bo Ko. Sungsut 1. 12. 1/2 “Rai-ngan Sarawat Phasom Thai-Yipun. 1942/03/02”
- 60 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/5 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Tai. 1942/11/22”
- 61 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/16 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Tai. 1943/03/03” 他に治療費として100バーツを得ていた。
- 62 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/3 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Tai. 1942/09/08”
- 63 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 5/51 「泰連絡北憲兵隊長殿 1944/07/25」 なお、この交差点の信号塔は電灯式のものであり、それを日本側は自動開閉器と呼んでいた。
- 64 この事故では、電車を運行しているタイ電力側は補償を求めなかった。
- 65 NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2/31 “Banthuek Kan Prachum Rueang Kitchakan khong Sarawat. 1944/01/08”, NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 5/42「協定書 1944/01/21」

引用資料

防衛省防衛研究所（防衛研）

陸軍一般資料 南西一泰仏印

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）

（Bo Ko. Sungsut）

年次報告書・政府機関資料（）内数値は年版を示す）

Statistical Year Book, Thailand (SYB)

引用文献

- Anek Nawikkamun [2015] *Phap Kao Krungthep*. Bangkok: Sathaphon Books. [Old Photos of Bangkok.]
- Chiraphon Sathapanawatthana [2007] *Khvam Samphan Chao Mueang Nuea Lang kap Thahan Yipun Samai Songkhram Lok Khrang thi 2 (Pho. So. 2484- Pho. So. 2488)*. Phitsanulok: Naresuan University. [Relation between People of the Lower North and the Japanese Soldiers during World War II.]
- Faifa Nakhon Luang, Kan (FN) [1988] *30 Pi Kan Faifa Nakhon Luang*. Bangkok, FN. [30th Anniversary of Metropolitan Electricity Authority.]
- 義部隊司令部 [1945] 『泰国兵要地誌 第一部』義部隊司令部
- 柿崎一郎 [2014] 『都市交通のポリテクス バンコク 1886～2012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
- Landon, Kenneth Perry [1973] *The Chinese in Thailand*. New York: Russel & Russell.
- Sa-nguan Ankhong. [1986] *Sing Raek nai Mueang Thai. Lem 2*. Bangkok: Phrae Phitthaya. [First Things in Thailand. Vol. 2.]
- Suphaphon Chindamanirot [2010] “Songkhram Maha Echia Burapha chak Khvam Songcham khong Chao Ban Bu lae Chao Pak Khlong Bangkok Noi.” in *Warasan Aksonrasat Mahawitthayalai Sinlapakon*. Vol. 32-1 pp. 248-281 [The Greater East Asia War: Memories of the People of Bang Bu and the Pakklong Bangkok Noi Community.]
- Thai nai Patchuban*. [1940] Bangkok. [Present Thailand.]
- 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
- 吉川利治 [2010] 『同盟国タイと駐留日本軍—「大東亜戦争」期の知られざる国際関係—』雄山閣

