

## 第2次世界大戦中のタイにおける日本軍と窃盗（下）

柿 崎 一 郎

### 目次

はじめに

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

おわりに

引用資料・文献

（「上」から続く）

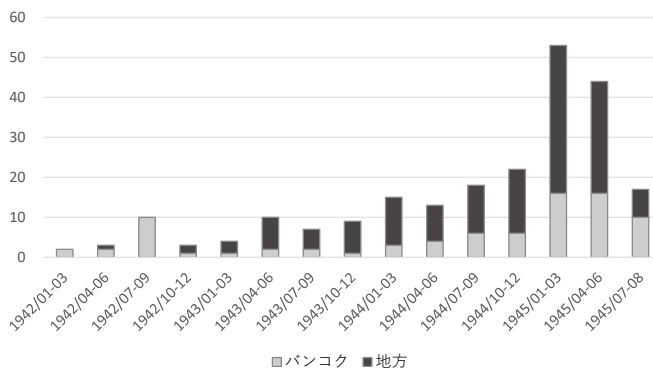
### 3. 繊維・金属の窃盗

#### （1）窃盗件数の変化

次に、繊維と金属の窃盗について検討する。図2の品目別の窃盗件数では繊維が第2位、金属製品が第4位であったが、下着1着、ボルト1個などの非常に軽微な窃盗が含まれている点が共通していた。なお、金属については金属製品の他、工具と鉄道部品も含めており、金属の窃盗件数は合わせて254件と繊維の窃盗件数を上回っていた。

図18は繊維と金属の窃盗件数の推移を示したものである。どちらも戦争末期に件数が多くなっている点は窃盗全体と同じであり、1945年1～3月が繊維53件、金属63件とそれぞれ最高値を記録していた。繊維については1945年4～6月の件数が次いで多くなっているが、金属は1944年10～12月が2番目に多くなっており、最高値との差も大きくなっている。また、金属は1943年までの件数が著しく少なく、1944年1～3月以降との差が大きい。繊維と金属についてもほとんどが日本側の被害であり、タイ側が被害

**繊維**



**金属**

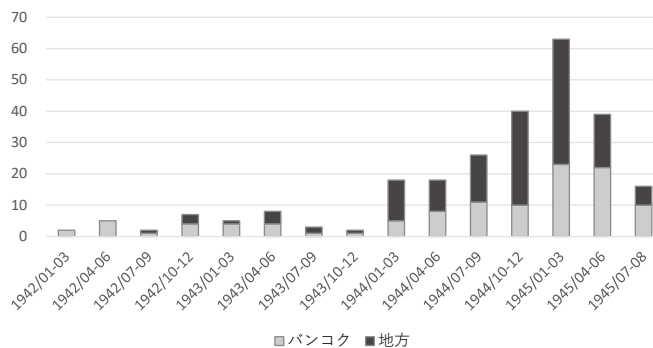


図18 繊維・金属窃盗件数の推移（1942～1945年）（単位：件）

出所：NA Bo Ko. Sungsutより筆者作成。

に遭った事例は計2件のみであった。例えば、1945年1月4日の夜にタームアンのタイ人ソムバン（Somphan Bun-yalai）の家に酒に酔った日本兵4人が来て扉を開けるように要求したが、開けないでいると鉄格子のなかに銃剣を入れて腰巻（pha khaoma）1枚30パーツ相当を盗み、さらに家の裏で妹の巻スカート（pha thung）2枚75パーツ相当を盗んでいった<sup>1</sup>。

地域別ではやはりどちらも地方での件数のほうが多くなっているが、バンコクと地方の件数の差は繊維のほうが大きくなっていた。繊維はバンコクの件数が82件なのに対して地方の件数が149件と2倍弱の格差が存在していたが、金属はバンコクの件数が111件なのに対して地方の件数が143件とその差は小さくなっていた。1942年中は地方の件数が非常に少なく、バンコクの件数のほうが多くなっているが、1943年に入るとどちらも地方の件数が多くなっている。バンコクでの最高値は繊維が1945年1～3月と4～6月の16件ずつ、金属が1945年1～3月の23件であるが、繊維については1942年7～9月にも10件の窃盗が発生しており、もう1つのピークとなっていることが分かる。

窃盗の発生時間については、電信線・金属線の窃盗とは異なり顕著な傾向はみられない。図19は繊維・金属の発生時間帯をまとめたものである。繊維、金属とも犯行時間が判別した件数はそれぞれ100件ずつのみであることから、顕著な傾向が見られない可能性もある。この図のようにどちらも変化が激しく、昼夜を問わず窃盗が発生していることが分かる。繊維については22～23時台の発生件数がそれぞれ9件ずつ、金属については20時台の10件が最高値であるが、必ずしも発生時間帯が夜間に集中しているわけではない。また、9時台はどちらも1件ずつ、18時台は金属が1件のみ発生している状況であり、特定の時間帯に発生が少なくなっている点も特徴的である。

繊維の窃盗については、早朝の5時台と6時台の窃盗件数が多くなっているが、これは電信線・金属線の窃盗と同じく夜間の窃盗に翌朝気が付いた事例が多かったためである。この間に起きた窃盗件数は計14件であるが、

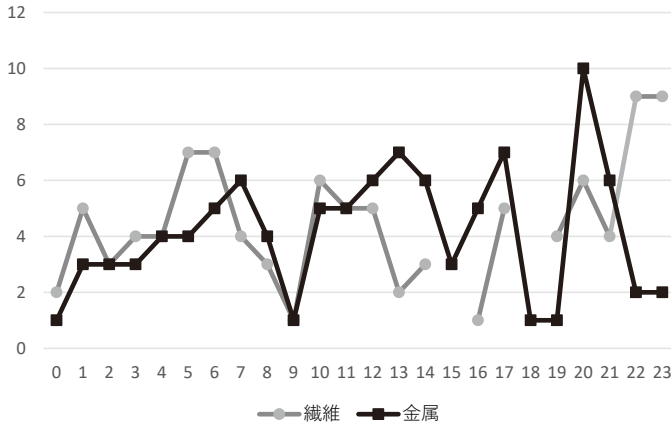


図19 繊維・金属窃盗の発生時間帯 (単位：件)

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

このうち8件はこの時間帯に窃盗が発覚したものであり、正確な発生時間は不明であった。例えば、1945年2月12日6時にカーンチャナブリーの警察署前にあるコンダ部隊から通報があり、前日の16時からその日の6時までの間に医療用の秤1つ5,000パーツ相当と長ズボン1着30パーツ相当が盗まれたとのことであった<sup>2</sup>。このため、これらの窃盗は実際には夜間に行われていた可能性が高く、実際の夜間発生率はずっと高くなっていたはずである。それでも10～12時台にも5件ずつ窃盗が発生しており、日中の時間帯にも少なからぬ数の窃盗が発生していたことが分かる。

金属の窃盗についても6～7時台の件数が多くなっており、こちらも夜間の窃盗が朝になって発覚したものが少なくとも6件含まれていた。さらに、金属については日中の時間帯も5～6件の発生回数が続いており、繊維よりも日中時間帯の窃盗件数が多くなっていた。これらについては勤務時間中に日本側が雇っている労働者が行った窃盗も含まれており、10～17時台の間に計14件のタイ人労働者による窃盗が発生していた。これらは軽微な窃盗が多く、例えば1945年7月21日12時40分にバンコクのヤーンナー

ワー郡のボルネオ埠頭にあるミナマイシ部隊で、タイ人労務者サムラン（Samran Phromsawat）が昼休みの最中に水道の部品1個を盗もうとして捕まり、柱に首を縛られて炎天下で立たされていた<sup>3</sup>。また、日本軍から支給を受けた機材の持ち逃げも日中に起きており、例えば同じ日の13時にナコンサワン県のタークリーで、タイ人の請負業者マイトリー（Maitri）とチャルーン（Charoen）が支給されたつはし73個計5,840パーツ相当を持ち逃げしていた<sup>4</sup>。このように、日中の時間帯は日本軍の仕事をしている者による窃盗が多くなっていた。

## （2）窃盗の発生箇所

窃盗の発生現場については、繊維と金属によってかなり明瞭な違いがあった。図20は繊維・金属窃盗の発生現場を示したものであり、これを見ると繊維、金属とも駐屯地での発生件数が最も多く、それぞれ59件、44件となっていた。繊維については駐屯地に次ぐ件数は倉庫18件、列車17件と大きな差があり、駐屯地への集中が顕著であるが、金属については駅38件、港30件、飛行場22件と件数の多い場所が存在し、必ずしも駐屯地に一局集中していないことが分かる。これは、金属については日本軍が駐屯している駅、港、飛行場で資材や工具として用いられており、それが窃盗に遭う可能性

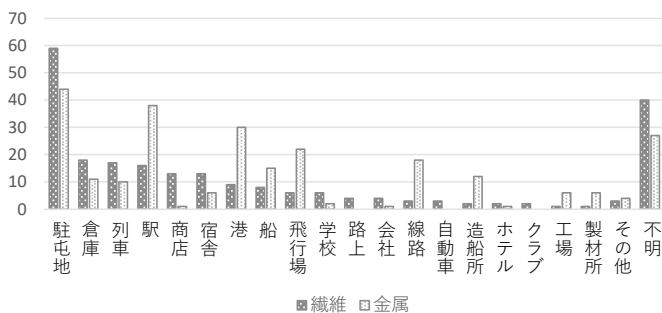


図20 繊維・金属窃盗の発生現場（単位：件）

出所：NA Bo Ko. Sungsutより筆者作成。

が高かったことによるものである。造船所の件数が12件と多くなっているのも、同じ理由である。また、金属には鉄道部品も含まれており、これらが駅や線路で盗まれていたことも、駅や線路の窃盗件数が多くなる要因であった。

図21はバンコクでの繊維・金属の窃盗発生箇所を示したものである。これを見ると、窃盗箇所は各地に点在しているが、とくにヤーンナーワ郡のチャオプラヤー川沿いに集中していることが分かる。繊維についてはとくに件数の多い場所は存在せず、バンコク港の5件を筆頭にバンコク駅（ファラムポーン）が4件、クロントゥーイ、ブリティッシュインディア埠頭、ウテータワイ学校、ドームアン飛行場がそれぞれ3件ずつと続いており、クロントゥーイを除けばいずれも日本軍の駐屯地であった。バンコク港での窃盗は、防水布3件、服2件となっていた。クロントゥー

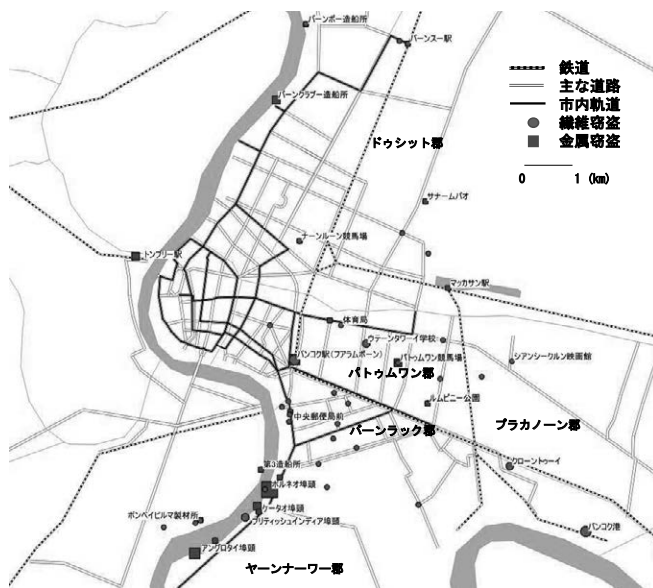


図21 バンコクの繊維・金属窃盗発生箇所

出所：NA Bo Ko, Sungsut 他より筆者作成。

イについては、3件中1件は1942年7月30日11時にハラ部隊のトラックが日本兵へのプレゼントである服の入った箱を積んでクロントゥーイ橋に差し掛かったところ、乗っていた中国人労務者が箱を落としてから自分も飛び降りたもので、すぐに日本兵に捕まったという事例であった<sup>5</sup>。残る2件はクロントゥーイで日本軍の防水布を所持していた者が捕まった事例であり、実際の窃盗箇所ではない。

一方、金属については件数も多いことからより顕著な傾向が見られた。最も件数の多いのはボルネオ埠頭の16件であり、以下ドーンムアン飛行場の9件、アングロタイ埠頭とバンコク駅の7件ずつ、トンブリー駅の6件、ケータオ埠頭の5件と続いていた。いずれも窃盗件数の多かった駅、港、飛行場であり、金属が豊富に存在する場所であった。このうち、ボルネオ埠頭については7件がボルト、ナット、釘などの軽微な窃盗であった。ドーンムアン飛行場では飛行機の部品の窃盗が2件存在し、このうちの1件は1944年3月16日21時に日本軍の労務者4人を含む計9人が、飛行場に侵入して外してあった飛行機2機のプロペラを盗み、近くの家運んで切断し、水田に埋めて隠しておいたところを見つかったものであった<sup>6</sup>。バンコク駅では5件が鉄道部品の窃盗であり、うち1件は1945年2月19日にバンコク駅のすぐ南に位置するバーンラック郡のマハーブルッターラーム通りのリアンフアト (Liang Huat) 古物商店で鉄道車両の車軸のベアリング (Lek Klom Samrap Yuet Phlao Rotfai) 51個などが見つかり、これらはトンブリー、バンコク (フアラムポーン)、バーンスーの各駅で計500個盗まれたものの一部であることが判明した事例であった<sup>7</sup>。

地方については、泰緬鉄道沿線の件数がやはり多くなっていた。図22は地方における繊維・金属の窃盗発生箇所を示している。繊維については最も件数が多いのがカーンチャナブリーの20件であり、以下タームアン16件、チュムポーン15件、バーンポーン12件、ナコーンサワン8件と続いていた。このうち、ナコーンサワンは1944年中の窃盗が6件と最も多く、残りは1943年と1945年に1件ずつとなっている。日本軍が開戦から終戦まで

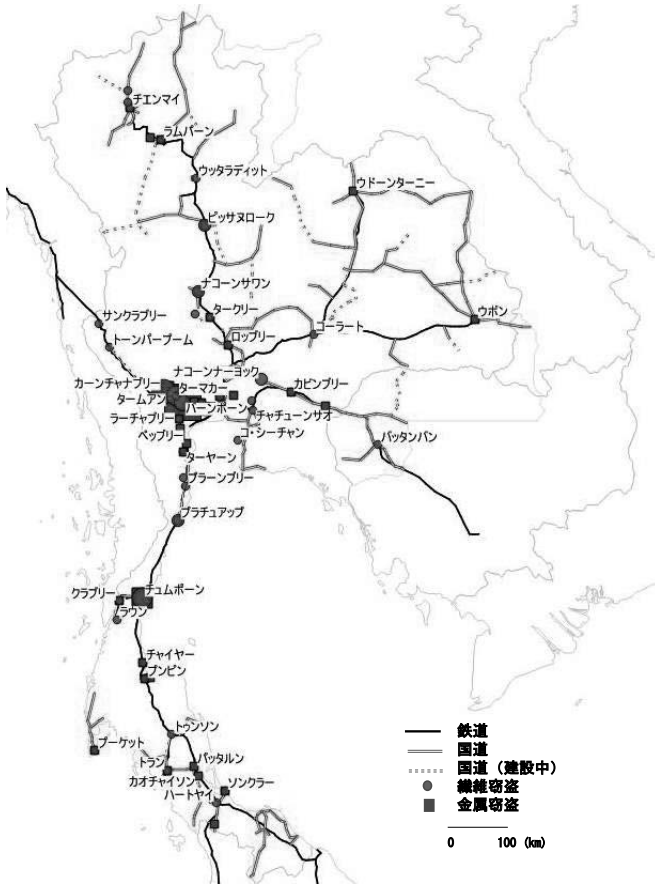


図22 地方の繊維・金属窃盗発生箇所

出所：NA Bo Ko. Sungsut 他より筆者作成。

駐屯していた北部のチエンマイとラムパーンはそれぞれ2件ずつしか記録がなく、チエンマイは1944年、ラムパーンは1943年にそれぞれ2件ずつのみであった。

一方、金属についても傾向は同様であった。最も件数が多いのはバンポーンの34件であり、以下カンチャナブリー16件、チュムポーン15件、



タームアン 8 件、ターマカー 6 件と続いていた。泰緬鉄道沿線には変わりはないが、バーンポーンの数値が最も高く、しかも 2 位のカーンチャナブリーの約 2 倍の数値となっている点が特徴的である。また、件数は多くないものの、東北部のウドンターニーや南部のカオチャイソンでも窃盗が発生している。前者は飛行場整備が、後者は道路整備が行われていた箇所であり、いずれも工具が窃盗に遭っていた。上述したタークリーでも工具が大量に盗まれていたように、金属についてはやはりこのような建設現場が窃盗の頻発する場所であった。

表10は地方における繊維・金属窃盗の発生件数を、区単位でまとめたものである。これを見ると、繊維ではタームアン郡ターロー区が最も多く11

表10 地方における繊維・金属窃盗件数の多い区（単位：件）

繊維

沿線	県	郡	区	件数
泰緬鉄道	カーンチャナブリー	タームアン	ターロー	11
泰緬鉄道	カーンチャナブリー	カーンチャナブリー	パークプレーク	7
泰緬鉄道	カーンチャナブリー	カーンチャナブリー	バーンヌア	7
クラ地峡鉄道	チュムポーン	チュムポーン	ワンバイ	7
クラ地峡鉄道	チュムポーン	チュムポーン	タータパオ	5
泰緬鉄道	ラーチャブリー	バーンポーン	バーンポーン	5
泰緬鉄道	カーンチャナブリー	トーンパープーム	ターカヌン	4
泰緬鉄道	カーンチャナブリー	カーンチャナブリー	ターマカーム	4

金属

沿線	県	郡	区	件数
泰緬鉄道	ラーチャブリー	バーンポーン	パークレート	16
南線・泰緬鉄道	ラーチャブリー	バーンポーン	ノンコップ	10
クラ地峡鉄道	チュムポーン	チュムポーン	ワンバイ	10
泰緬鉄道	カーンチャナブリー	カーンチャナブリー	パークプレーク	7
クラ地峡鉄道	チュムポーン	チュムポーン	タータパオ	5
泰緬鉄道	カーンチャナブリー	タームアン	ターロー	4

注：件数が4件以上の区を記載している。  
出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

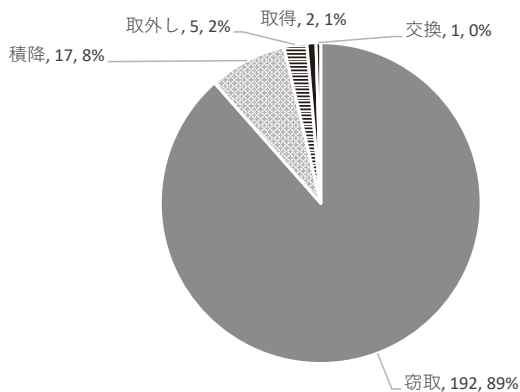
件となっており、以下カーンチャナブリー郡のパークブレイク区、バーンヌア区、チュムポーン郡のワンパイ区が7件ずつと続いていた。ターロー区は泰緬鉄道の中央工場が立地している箇所であり、後述するようにここは駐屯地の範囲が不明瞭であることから窃盗が多く発生していた。パークブレイクとバーンヌアはカーンチャナブリーの中心街であり、窃盗全体の件数も多い区であった。ワンパイ区はチュムポーン郡内の西側に位置し、クラ地峡鉄道のワンパイ駅も立地しており、鉄道と並行する道路沿いに日本軍の駐屯地や労務者の宿舎や並んでいたことから、窃盗件数が多くなっていた。

金属については、バーンポーン郡のパークレート区が16件と最も多く、以下同郡ノンコップ区とワンパイ区が10件ずつ、パークブレイク区が7件となっている。パークレート区とノンコップ区はどちらも泰緬鉄道が通過しており、鉄道部品の窃盗件数がそれぞれ13件、4件と多くなっていた。とくに、パークブレイク区での8件はコークモー駅で発生しており、このうち少なくとも4件は貨車の部品の取外しであった。一方で、ワンパイ区では5件が鉄道部品の窃盗であったが、いずれも車両ではなくレールや橋梁などを狙ったものであり、うち2件はポイントレールの窃盗であった。このように、泰緬鉄道やクラ地峡鉄道沿線では鉄道部品の窃盗が多く、これが沿線の区の金属窃盗件数を増やしていたのである。

### (3) 窃盗の形態

繊維・金属窃盗の形態については、通常の窃取が最も多いものの、それぞれ特徴的な形態も見られた。図23は繊維・金属窃盗の形態をまとめたものである。繊維については形態が判別した件数は217件であり、そのうち89%に当たる192件が窃取となり、以下積降17件、取外し5件となっていた。積降については、自動車2件、船1件を除いて走行中や停車中の軍用列車の中から積荷を盗むものであった。例えば、1943年11月14日には南部ソクラー県内で軍用列車から鞆1つ、飯盒2つ、ゲートル2枚、軍服シャ

繊維



金属

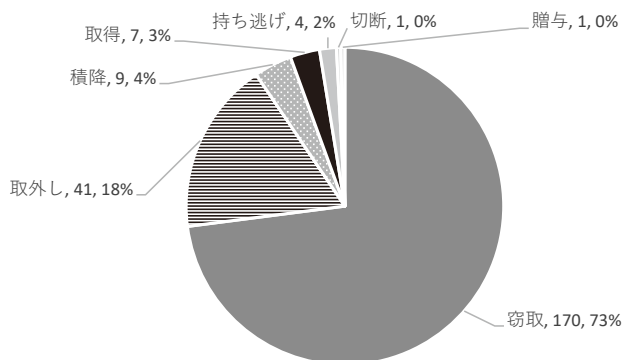


図23 繊維・金属窃盗の形態（単位：件・%）

注：形態が不明なものは除いてある。  
 出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

ツ1着、軍服上着1着、ノート2冊が盗まれていたが、これは兵個人の荷物が盗まれた事例であった<sup>8</sup>。積み荷の繊維品がまとめて窃盗される場合もあり、例えば、1944年11月11日22時過ぎに、バンコク発の軍用列車がナコーンパトム～ノーンプラードック間を走行中に列車から物が落ちる音を聞いたので、日本兵がノーンプラードックで確認したところ、ブーツ

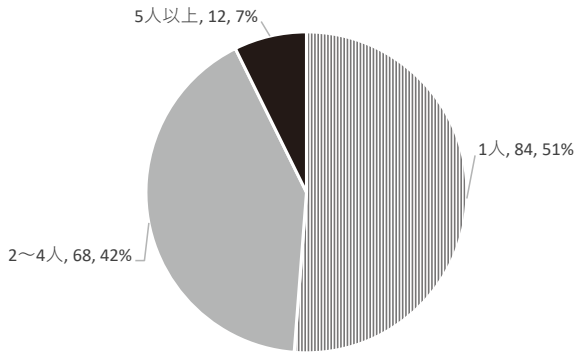
120足3,600パーツ相当がなくなっていた<sup>9</sup>。このような走行中の事件が多かったが、中には停車中の犯行もあり、例えば1943年11月19日にバンコクからラムパーンに到着した軍用列車から銃1丁、ナイフ33本、革靴20足、布靴50足、軍服などが入った木箱8箱が紛失した際には、通報を受けたラムパーンの警官が日本兵とともに搜索したところ、ナコーンサワン県タークラー郡のチョンケー駅の鉄道職員宿舎から盗難品の一部が見つかり、鉄道員3人、労務者8人など計16人が捕まった<sup>10</sup>。これらの積降は、コーウィット（Kowit Tangtrongchit）が言及しているいわゆる「蹴り落とし運動」、すなわち走行中の列車から積み荷を蹴り落とすという仕業であった〔Kowit 2011：226-227〕<sup>11</sup>。

一方、金属については形態が判別した件数は233件であり、このうち73%にあたる170件が窃取となり、以下取外し41件、積降9件、取得7件、持ち逃げ4件となっていた。取外しの件数が41件と多いが、このうち駅10件、線路12件、列車3件と半分以上が鉄道施設での窃盗であり、上述したような車両の部品やレールなどの取外しであった。また、船での取外しも6件存在し、沈没船や係留船が被害を受けていた。例えば、南部プーケットでは1944年12月31日と1月4日に日本軍憲兵がタイ人トゥム（Tum Prachumphan）ら10人を、日本軍が引き上げたものの敵機により再び沈んだイタリア船スマトラ丸から鉄部品を盗んだ容疑で捕まえた<sup>12</sup>。係留船の例では、例えば1945年3月30日にノンタブリー県パークレット郡のチャオプラヤー川で、バンコクの造船所で建造した後疎開されていた木造船3隻のロープが盗まれて流れ出し、被害を確認したところ鎖1.2万パーツ分やロープなど計9品目5万2,460パーツ分が盗まれていた<sup>13</sup>。残りは駐屯地や飛行場などでの取外しであり、例えば1943年6月16日2時にバンコクのヤーンナーワー郡のアングロタイ埠頭で、棧橋の柱の腐食防止のために巻いていたトタン板を外している犯人を見つけたスガワラ軍曹が捕まえようとしたが、逃げ出したので銃を放ったところ命中して射殺された<sup>14</sup>。

積降は9件発生しており、発生箇所は列車が5件、船が4件であったが、

船についてはすべてナコンチャイシー～バンコク間での鉛の窃盗であった<sup>15</sup>。取得が7件あるが、このうち5件は落ちていたボルトを拾うなどの軽微なものであり、例えば1945年5月26日10時に同じくヤーンナーワー郡のボルネオ埠頭で、爆撃地のレンガを運び出すために送られてきたケーター埠頭のタイ人労務者サギアム（Sa-ngiam Phueng-arun）が仕事にボ

### 繊維



### 金属

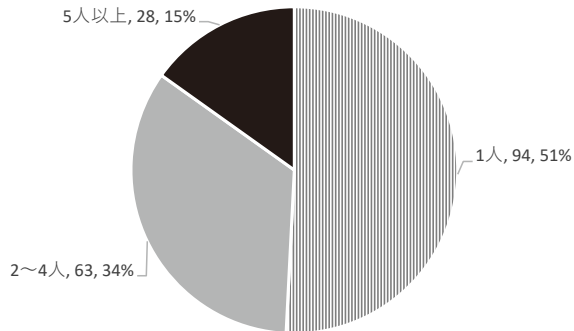


図24 繊維・金属窃盗の犯人数（単位：件・%）

注：犯人数が不明なものは除いてある。  
出所：NA Bo Ko. Sungsutより筆者作成。

ルト5つを見つけて胸のポケットに入れたところ、日本兵が見つけて顔を5～6発ビンタし、サギアムは川に飛び込んだものの捕まった<sup>16</sup>。残る2件は墜落した飛行機からの取得であり、うち1件は1945年5月18日にドーンムアン飛行場近くのパトゥムターニー県ラムルーカカー郡で、タイ人ブン(Phung Phaengthong)ら5人が墜落した日本軍の飛行機の残骸250パーツ相当を盗んで船で運び出していたところを捕まっていた<sup>17</sup>。

繊維・金属窃盗の犯人数については、どちらも単独犯が全体の半分程度を占め、5人以上での犯行は相対的に少なくなっていた。図24のように、判別する限りではどちらも全体の51%が単独犯行の窃盗であった。繊維のほうが5人以上の比率が7%と低く、金属はその倍の15%となっていたが、電信線・金属線の窃盗に比べれば集団による窃盗が少なくなっていた。これは、繊維や金属の場合は日本軍の労務者が服1着やボルト数個を盗むなど軽微な窃盗や取得が多かったためである。最も人数が多い事例は上述のチョンケー駅での窃盗事件の16人であり、プーケットでのイタリア船からの窃盗事件でも10人を逮捕したほかに、日本側は27人の容疑者を探したいと警察に協力を求めている<sup>18</sup>。繊維・金属窃盗については、1人で軽微な窃盗から集団での大掛かりな窃盗まで幅があったと言える。

#### (4) 窃盗の被害

単独犯から集団犯まで多様な犯人が存在した繊維・金属窃盗の特徴は、1件あたりの窃盗額にも反映されていた。繊維・金属窃盗については多様な品目が含まれており、盗難品の単位もそれぞれ異なることから量的な把握は難しく、金額面のみで分類せざるを得ない。表11が繊維・金属の1回あたり被害額を金額別に分類したものであり、被害額が判別した件数は繊維76件、金属75件と全体に占める比率は決して高くない。これを見ると、繊維については100パーツ以下が37%と最も多く、以下1,001～5,000パーツが25%、101～500パーツが20%と、単独犯による犯行と思われる100パーツ以下と集団犯と思われる1,001～5,000パーツの比率が高いことが分かる。

表11 繊維・金属の1件あたり被害額（単位：件）

繊維	件数	比率（%）
100パーツ以下	28	37
101～500パーツ	15	20
500～1,000パーツ	4	5
1,001～5,000パーツ	19	25
5,001～10,000パーツ	2	3
10,001パーツ以上	8	11
計	76	
金属	件数	比率（%）
100パーツ以下	25	33
101～500パーツ	20	27
500～1,000パーツ	10	13
1,001～5,000パーツ	12	16
5,001～10,000パーツ	6	8
10,001パーツ以上	2	3
計	75	

注：被害額が判明した窃盗のみを対象としている。  
出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

最も被害額が少ない事例は、1944年3月19日夜にナコーンサワンの駐屯地で日本兵の靴下1足1.5パーツ相当が盗まれ、搜索したところ飛行場建設のタイ人労務者クライ（Khlai Yotthongkham）の部屋から見つかり、本人も自供した事例であった<sup>19</sup>。

しかしながら、1件当たりの平均被害額は6,607パーツと非常に高くなっていった。これは1万1パーツ以上の8件の窃盗の中に、非常に高額な窃盗事件が何件も存在していたためである。最も被害額が高かった事例は、1944年12月19日22時にヤーンナーワー郡トゥンマハーメークの三菱の倉庫に盗賊6人が入り込み、保管されていた生地や毛布など計12万151パーツ分を盗んだものであった<sup>20</sup>。これに次ぐ被害は、1945年3月15日5時にパンラック郡のパドゥンクルンカセム運河で、日本軍の麻袋1.7万枚10万パー

ツ相当がアユッタヤー出身のタイ人パーン（Phan）によって盗まれた事件であった。上述のパークレットでの疎開船からの窃盗でもローブ計4万4,420パーツ分が盗まれており、このような1件当たりの被害額が高額な事件の存在が平均値を引き上げていたのである。

一方、金属については100パーツ以下の事件が33%と最も多く、以下101～500パーツの27%、1,001～5,000パーツの16%と少額の事件の比率が高くなっていた。最低額は、1945年5月14日13時にナコンサワンの日本軍の石油保管庫で、タイ人ブム（Boem Khamma）が釘抜で倉庫の階段の床板に打ち付けてあった釘を抜いていたところをコナヤシ曹長が見つけて捕まえたもので、証拠品の釘31本1パーツ相当と釘抜とともに彼の身柄を警官に引き渡していた<sup>21</sup>。最も高額の事例は、1945年3月23日夜にバンコクのドゥシット郡バーンクラブーの三井の造船所から電動ドリル9個13.5万パーツ相当が盗まれた事件であり、タイ人パオ（Phao Phueaktaengphan）ら14人が逮捕され、盗品はすべて押収された<sup>22</sup>。金属については1件当たりの窃盗額が1万1パーツ以上の件数は2件のみであり、しかも最高額も低いことから、1件あたりの平均窃盗額は3,493パーツと繊維に比べて大幅に少なくなっていた。

繊維・金属窃盗の回収率についても、繊維と金属で大きな違いがあった。表12は繊維・金属窃盗の被害額と回収額を示したものである。被害額は繊維では1945年1～3月の約21.8万パーツが最高値となり、直前の1944年10～12月がそれに次いでいた。一方、金属のほうも最高値は1945年1～3月の約16.1万パーツであり、次いで1945年4～6月となっていた。回収率については、繊維の変動が大きいものの全体的に1943～1944年にかけての回収率が高い一方で、戦争末期の回収率は大幅に低くなっており、平均回収率は9%と低い数値となっている。他方で、金属については全体的に回収率が高く、平均回収率も77%と繊維に比べて高くなっている。窃盗全体の回収率が15%、電信線・金属線の回収率が9%であったことから、繊維は電信線・金属線並みに回収率が低い一方で、金属の回収率は非常に高いこ



表12 繊維・金属窃盗の被害額と回収額の推移（1942～1945年）  
（単位：バーツ）

繊維				金属			
期間	被害額	回収額	回収率 (%)	期間	被害額	回収額	回収率 (%)
1942/01-03	-	-	-	1942/01-03	-	-	-
1942/04-06	-	-	-	1942/04-06	-	-	-
1942/07-09	-	-	-	1942/07-09	50	50	-
1942/10-12	-	-	-	1942/10-12	-	-	-
1943/01-03	40	40	100	1943/01-03	-	-	-
1943/04-06	558	558	100	1943/04-06	212	172	81
1943/07-09	231	63	27	1943/07-09	509	35	7
1943/10-12	5,097	40	1	1943/10-12	-	-	-
1944/01-03	2,175	2,155	99	1944/01-03	2,755	2,385	87
1944/04-06	10,400	6,325	61	1944/04-06	3,940	940	24
1944/07-09	8,260	4,690	57	1944/07-09	9,820	2,770	28
1944/10-12	126,241	1,645	1	1944/10-12	11,850	3,500	30
1945/01-03	217,528	17,940	8	1945/01-03	161,516	152,488	94
1945/04-06	63,250	6,390	10	1945/04-06	54,034	29,673	55
1945/07-08	68,330	4,000	6	1945/07-08	17,304	10,024	58
計	502,109	43,846	9	計	261,990	202,037	77

注：被害額が判明した窃盗のみを対象としている。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

とが分かる<sup>23</sup>。

繊維の回収率が低い要因は、高額な窃盗事件での盗難品の回収がほとんどなかったことによる。上述した窃盗額が1万1バーツ以上の事件8件のうち、回収されたのはわずか1件1.5万バーツ分しかなかった。これに対し、金属のほうは被害額の多い上位5件のうち4件で盗難品が回収されており、この5件の回収率は66%と非常に高くなっていた。このような被害額の高額な事件での回収額の差が、全体的な回収率に影響を与えていたのである。

しかしながら、容疑者の検挙率については繊維、金属ともそれほど大きな違いはなかった。図25は繊維・金属窃盗容疑者の検挙件数の推移を示したものである。検挙件数については繊維、金属とも1945年1～3月が最も件数が多く、それぞれ33件、49件となっていた。検挙件数全体では繊維が166件、金属が203件と金属のほうが上回っており、平均検挙率もそれぞれ72%、80%と金属のほうが高くなっていた。検挙率は初期においては100%の期間が多いが、徐々に数値が下がっていることが分かる。これは初期においては容疑者が捕まった窃盗事件の記録が多かったこと、言い換えれば容疑者が捕まらない軽微な事件がバンコクまで報告されていなかったことが背景にあるものと考えられる。

繊維や金属の窃盗についても、タイ側による警備には限界があった。軍用列車からの積降型の窃盗については、日本軍の軍用鉄道ではなくすべてタイ側の鉄道で発生していたことから警官による警備も可能であったが、

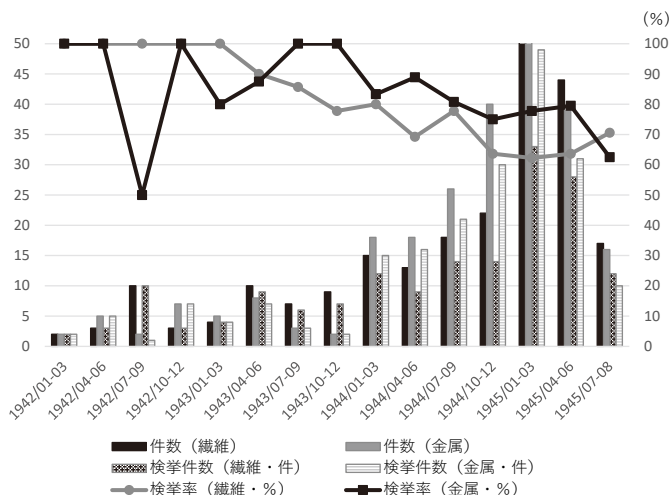


図25 繊維・金属窃盗容疑者検挙件数の推移 (1942～1945年)

注：検挙件数には容疑者を殺害した件数も含む。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

例えば上述のチョンケー駅での窃盗事件の際には、ナコーンサワン県警察は日本軍の軍用列車の時刻が知らされていないので警官による警備は行っていないと主張していた<sup>24</sup>。また、頻繁に鉛が盗まれていたナコーンチャイシーからバンコクへの船輸送では、河川を警備する警察の船が日本軍の船に近付いただけでも日本兵から注意されるので、警官による警備は不可能であるとナコーンパトム県警察も報告していた<sup>25</sup>。タイ側は窃盗防止に協力はするものの、基本的には日本軍の軍用地での対応は日本側で行うべきであるとの態度をとっていた。

#### 4. 車両・石油の窃盗

##### （1）窃盗件数の変化

次に車両と石油の窃盗について検討する。車両については自動車、自転車およびそれらの部品を含んでおり、計156件の内訳はタイヤ86件と最も多く、以下自転車（サムロー含む）29件、車輪22件、自動車17件、バッテリー15件などとなっていた。

図26は車両・石油の窃盗件数の推移を示したものである。車両については窃盗全体やこれまで見てきた品目と同じく、戦争末期の件数が最も多くなっている。1945年4～6月の件数が40件と突出して多くなっており、次いで1945年1～3月の22件となっている。これに対し、石油については1945年4～6月の17件が最高値ではあるものの、次いで1942年4～6月の14件の1944年4～6月の12件と続いており、3つのピークが存在することが分かる。とくに1944年4～6月のピークは前後の期間の件数も多くなっており、必ずしも戦争末期に件数が集中していない点が大きな特徴である。

なお、車両の窃盗についてはタイ側が被害者となる事件が計6件あり、うち2件はタイ人がタイ側の車両を盗んで日本側に売却した事例である。そのうちの1件は1945年4月27日にタイ人バイ（Bai Niratphan）の自動車がタイ人レック（Lek）らに盗まれて三井に売却されたと合同憲兵隊に

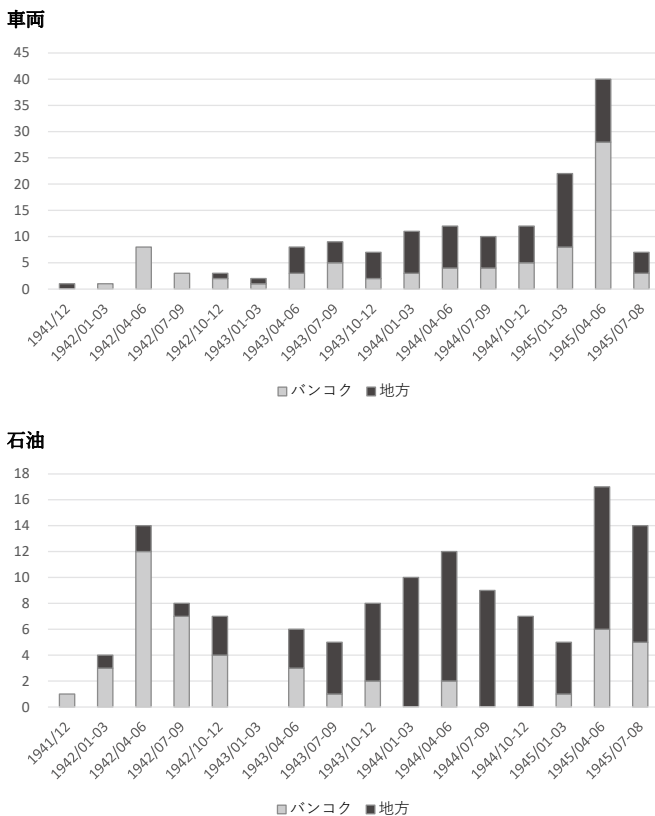


図26 車両・石油窃盗件数の推移（1941～1945年）（単位：件）

出所：NA Bo Ko. Sungsutより筆者作成。

通報があり、現場に向かったところ見知らぬ男が社長のマツモトに2万パーツで売却することで合意し、試用している最中であった<sup>26</sup>。残りは日本兵や日本人が勝手にタイ側の車両や部品を使用したもので、例えば1944年2月8日9時過ぎにラムパーンのミヤモト二等兵が、マラリア撲滅部（Kong Amnuai kan Prap Khai Chap San）の自動車Lo. Po. 0233番自動車のキャブレター400パーツ相当を取り外して盗んでいた<sup>27</sup>。

地域別の件数では、車両についてはバンコクの件数が80件、地方の件数が76件とどちらもほぼ同じ件数となっていた。初期についてはバンコクの件数が圧倒的に多く、1943年1～3月までの地方での窃盗はほとんど発生していないが、その後は地方での発生件数のほうが多くなる。ただし、最も件数の多い1945年4～6月についてはバンコクの件数が28件と地方より多くなっている。一方、石油についてはバンコク47件、地方80件と地方のほうが大幅に多くなっており、1944年中にはバンコクでの窃盗はほとんど起こっていない。しかしながら、1942年中はバンコクでの頻度のほうがはるかに高く、最初のピークは明らかにバンコクでの窃盗件数の多さに起因している。2番目のピークは逆に地方での発生によるものであり、戦争末期の最後のピークも地方での件数が多くなっていたが、バンコクでも少なからぬ数の窃盗が発生していた。

次の図27は車両・石油窃盗の発生時間帯を示したものである。発生時間が判別する事件は車両61件、石油50件と少ないが、車両については6時台の8件が最も多く、次いで20時台の6件となっている。午前中には数件の窃盗が発生しているが、午後から夕方にかけては全く発生していない時間

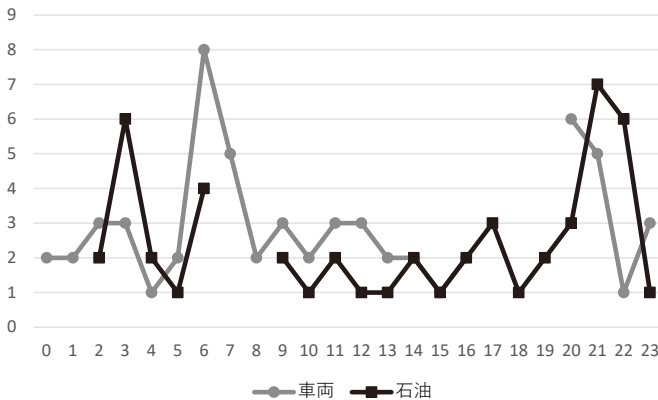


図27 車両・石油窃盗の発生時間帯（単位：件）

出所：NA Bo Ko. Sungsutより筆者作成。

帯も存在する。一方、石油については21時台の7件が最も多く、以下3時台と22時台の6件ずつが続いている。こちらも日中には数件程度の発生が見られるが、逆に朝に全く発生していない時間帯が存在している。

車両窃盗の発生件数が6時台に最も多くなっているが、このうち4件は朝になって窃盗が発覚したものであり、例えば1944年5月19日14時半に日本軍憲兵がバーンポン郡警察に来て、その日の1～6時の間にタイヤ1本（ホイール付）2,000バーツ相当が盗まれたと通報してきた<sup>28</sup>。夜間については駐車していた自転車が盗まれる例もあり、例えば1944年6月27日20時にチェンマイで、日本兵3人が自転車3台に乗って市内のタイ人ピー（Pi Sonchai）の売春宿に遊びに来たが、帰る際に自転車1台がなくなっていた<sup>29</sup>。日中についてはやはり仕事上の労働者による犯行が多く、例えば1944年9月25日14時にヤーンナーワー郡のボルネオ埠頭で、タイ人チュム（Chum Maisuwan）ら4人が倉庫内の作業を命じられ、うち2人が自転車のベアリング14個を盗んで倉庫外に持ち出して隠したところを日本兵に見つかって捕まっていた<sup>30</sup>。

一方、石油については3時台の件数が6件と多くなっている点が特徴である。この6件のうち3件は後述する列車からの積降であり、残る3件は倉庫や飛行場での窃取であった。例えば1945年1月28日3時過ぎにラムパーン飛行場の石油保管庫の警備をしていたカタセ兵長と兵ツカモトが倉庫から3～4人が石油缶を運び出しているところを目撃し、ツカモトが5発発射したところカム（Kham Wongkham）が撃たれ、重傷を負ったのちに死亡した<sup>31</sup>。夜間についても列車や駅での窃盗が多く、21時台の7件のうち3件が列車での窃盗であった。それ以外の窃盗例では、例えば1945年4月15日21時半にバーンスーの義11075部隊に盗賊が多数ガソリンを盗みに入り、石油缶を運河に落としているところを警備中のシモマイ三等兵が見つけて警告したが、彼らは銃を奪おうとしたのでシモマイが2発発射したところ退散し、翌朝石油貯蔵庫から30m離れた場所で容疑者の死体を発見していた<sup>32</sup>。

## （2）窃盗の発生箇所

窃盗の発生箇所については、車両と石油で明確な違いが見られた。図28は車両・石油窃盗の発生現場を示したものである。これを見ると、車両では駐屯地の37件が最も多く、2位の飛行場の14件と比べて圧倒的に多くなっていたのに対し、石油では列車の27件が最も多く、以下駐屯地の19件、飛行場の15件、船の13件と続いていたことが分かる。車両については駐屯地や飛行場ではタイヤや部品の窃盗が多く、逆に路上は大半が自転車の窃盗であった<sup>33</sup>。自動車については、上述のラムパーンでの窃盗のように停車中の自動車から部品が取り外される事件であった。

一方、石油の窃盗で最も件数の多い列車については、軍用列車からの窃盗であった。計27件のうち21件が南線の軍用列車から盗まれており、5件が東線の軍用列車からの窃盗であった。南線では1943年12月から1945年7月まで軍用列車からの窃盗が発生しており、とくに1944年7～9月には7件と最も多くなっていた。石油窃盗の発生箇所ではプラチュアップキーリーカン県内が最も頻発しており、計8件となっていた。後述するように、このような軍用列車からの窃盗の大半は走行中の列車から石油缶を積降ろす形で行われていた。

バンコクにおける車両と石油の窃盗発生箇所については、どちらもドー

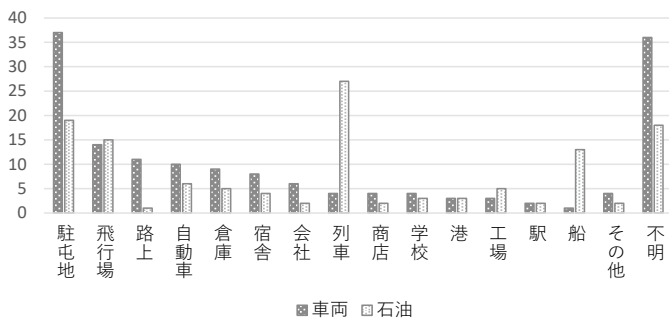


図28 車両・石油窃盗の発生現場（単位：件）

出所：NA Bo Ko. Sungsutより筆者作成。

ンムアン飛行場が圧倒的に多くなっていた。図29はバンコクでの車両・石油の窃盗発生箇所を示したものであり、車両、石油とともに件数の多い地点が見られないことが分かる。車両についてはドーンムアン飛行場の11件が最も多く、残りはナーンルーン競馬場の4ヶ所の他はいずれも2件以下となっていた。石油も同様にドーンムアン飛行場の9件が最も多く、以下ブリティッシュインディア埠頭とナーンルーン競馬場の4件ずつ、パーンスー駅の3件が続いていた。

ドーンムアン飛行場では車両の窃盗のうちタイヤが計8件と最も多く、バッテリーの窃盗も3件存在した。ここでの窃盗は1942年から1943年にかけて多くなっており、それぞれ4件、5件となっていた。ドーンムアン飛行場にはタイ空軍も常駐していることから窃盗事件が日本兵とタイ兵の衝突を引き起こすこともあり、例えば1942年5月16日20時に3人の男が日本

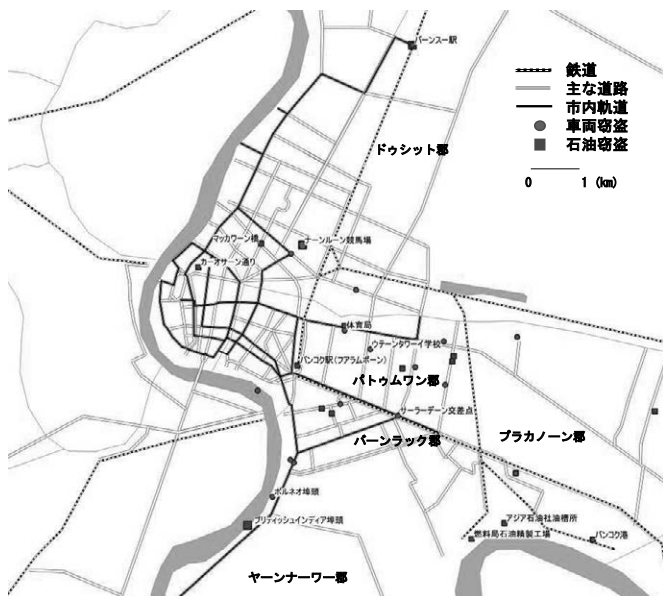


図29 バンコクの車両・石油窃盗発生箇所

出所：NA Bo Ko, Sungsut他より筆者作成。



軍のタイヤを盗もうとしたが、日本兵が見つけると彼らがタイ軍の敷地に逃げ込んだため日本兵が後を追って入り込んで容疑者を探したが見つからず、タイ空軍の警備兵を拘束したことから双方の乱闘となった<sup>34</sup>。一方、石油については1942年4～5月にかけて計6件の窃盗がドーンムアン飛行場で発生しており、このうち4月中の4回の窃盗で計142缶1万650パーツ分の石油が盗まれていた<sup>35</sup>。図26のようにバンコクでの石油窃盗件数は1942年4～6月に最大値の12件を記録していたが、そのうちの6件がドーンムアン飛行場で発生していたのである。

ナーンルーン競馬場では車両、石油とも窃盗件数はそれぞれ第2位となっていたが、この駐屯地は1943年7月に返還されたことから、車両、石油とも窃盗はすべて1942年中に発生していた<sup>36</sup>。反対に、ブリティッシュインディア埠頭で発生した4件の石油窃盗事件はいずれも1945年に発生していた。これは鉄道の不通に伴って行われていた船による輸送の終点がこの埠頭であったためであり、例えば1945年5月24日にヤーンナーワー郡のワット・プラヤークライ警察署から、ブリティッシュインディア埠頭の日本兵がタイ人シリ（Siri）を捕まえたと同憲兵隊に通報があり、日本軍憲兵に確認したところシリがラーチャブリーから船で運んできた石油を盗んだ容疑で捕まえたもののシリは否定し、操船してきたタイ人ティー（Ti）とチェム（Chaem）が怪しいと主張したので警官が2人を逮捕していた<sup>37</sup>。

一方、地方での車両、石油窃盗の発生箇所については、図30のように泰緬鉄道とクラ地峡鉄道沿線以外でも件数の多い地点が存在していた。車両窃盗についてはチュムポーンの14件が最も多く、以下バーンポーン11件、ウボン、カーンチャナブリー、タームアンの7件ずつとなっていた。チュムポーンでは14件中12件がタイヤの窃盗であり、ワンパイ区での発生件数が6件と最も多くなっていた。バーンポーンでもタイヤの窃盗が8件と最も多く、バッテリーの窃盗も2件存在した。ウボンについては1件を除いてすべて1945年中の窃盗であり、タイヤ4件、自転車2件、車輪1件となっていた。

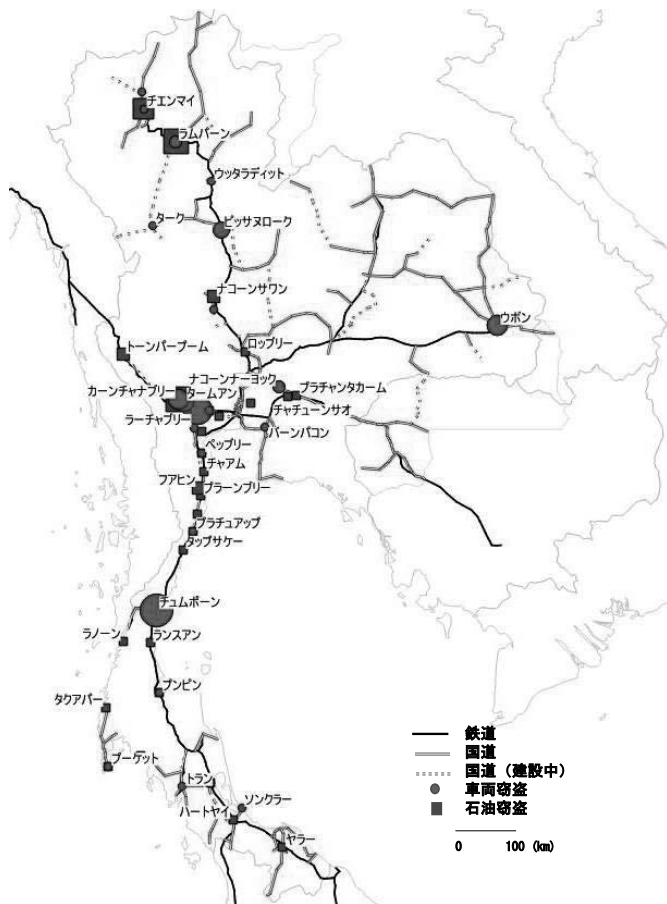


図30 地方の車両・石油窃盗発生箇所

出所：NA Bo Ko. Sungsut 他より筆者作成。

石油については、北部のチェンマイやラムパーンでの件数が多くなっていた。最も件数の多いのはカーンチャナブリーの9件であり、以下ラムパーンの8件、チェンマイの7件、チュムポーンの5件と続いていた。ラムパーンとチェンマイは飛行場があり、開戦から終戦まで航空部隊が常駐していたことから、飛行場の石油が窃盗の標的になっており、確認できる限りそ

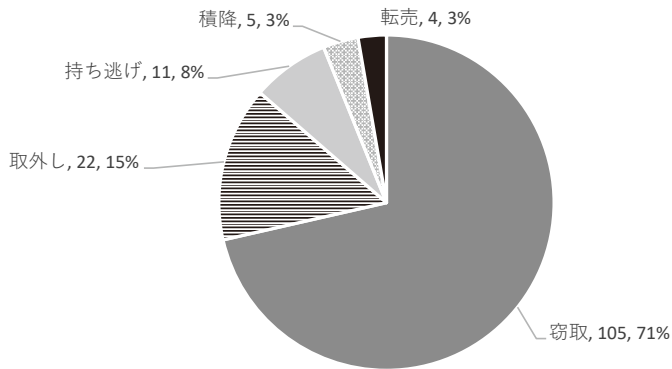
れぞれ3件、1件が飛行場での窃盗であった。また、チェンマイでは輸送中の航空燃料の窃盗も発生しており、1942年2月20日から3月4日までに日本軍はタイ人カムドゥアン（Khamduang Chananon）の会社を雇ってトラック2台でチェンマイ駅から飛行場まで航空燃料を輸送したが、4月1日までに航空燃料101缶計2万200パーツ分が紛失したことが判明し、さらに4月1日深夜から翌朝にかけて飛行場付近の保管庫から6缶1,200パーツ相当が盗まれ、いずれもカムドゥアンら7人が関与していた<sup>38</sup>。

### （3）窃盗の形態

窃盗の形態でも、車両と石油では違いが見られた。図31は車両と石油の窃盗形態を示したものである。どちらも窃取が最も多いが、以下車両は取外しが22件、持ち逃げ11件、石油は積降が24件、抜取が5件と異なっていたことが分かる。車両の取外しは主に自動車のタイヤや部品を盗むものであり、例えば1943年6月20日20時にチュムポーンで警官がタイ人少年サワット（Sawat Sisawat）ら3人を捕まえてタイヤ付きの車輪1つを押収し、日本軍に確認したところ鉄道ホテル前に停車していたトラックのスペアタイヤであった<sup>39</sup>。また、盗まれた自動車もタイヤなどを盗まれて残骸となって放置されているのが見つかる事例も4件存在し、例えば1945年4月3日にバンコクの旧市街プラナコーン郡のチャナソクラーム警察署から、日本軍のものと思われる乗用車がワット・マハータート横に放置されていると合同憲兵隊に通報があり、現場に向かったところ義10355-255番乗用車がタイヤ4本、バッテリー2個、部品が盗まれた状態で放置されていた<sup>40</sup>。これは盗んだ自動車をそのまま売却すると捕まる可能性が高いことから、分解して部品のみを盗んで売却したのと考えられる。

車両の持ち逃げは自動車7件、サムロー3件、自転車1件で発生しており、計11件のうち10件は運転手が持ち逃げしたかあるいは運転手ごと車両が行方不明となった事例であった。例えば、1945年4月5日にはドーンムアンの日本軍が使用していた乗用車義1705番が体育局に来た際に運転手

### 車両



### 石油

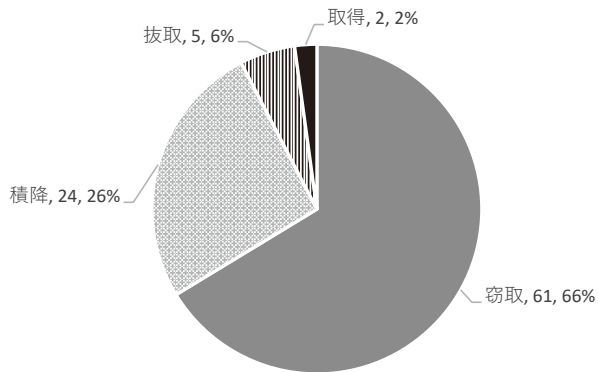


図31 車両・石油窃盗の形態（単位：件・%）

注：形態が不明なものは除く。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

ごと消えておるといふ事件があり、運転手は志願してその2日前から働き始めたばかりであった<sup>41</sup>。

一方、石油の場合は積降の件数が多いが、24件すべてが列車からの積降、すなわち「蹴り落とし運動」による犯行であった。例えば、1944年6

月15日22時頃に南線のシンガポールからバンコクに向かっていた上り軍用列車（貨車26両）が21時過ぎにプラチュアップキーリーカン県のコークターホーム駅を発車する際には異常がなかったものの、次のタップサケー駅に到着すると16両目の貨車の扉を閉めてあった針金がかじ開けられており、中を確認すると200リットル入りガソリン10缶がなくなっていた<sup>42</sup>。また、1944年1月28日は南部のパッターン駅を上り軍用列車が発車する際に、列車に忍び込んだタイ兵コーソン（Koson Bun-yawat）ら6人が発車時の音に紛れて石油缶30缶を車外に落とし、拾った石油を各地で売り歩いていた<sup>43</sup>。

上述のように、1944年半ばにこのような軍用列車からの石油缶の積降が多発したことから、8月23日に日本側は山田国太郎陸軍武官の名で以下のような文書を同盟国連絡局に出していた<sup>44</sup>。

…而シテ之等事件ノ犯人ハ十数名ヨリナル窃盗団ニシテ夜間列車ノ停車中密カニ車輛ヲ開扉シ空車其ノ他ニ潜入シ列車徐行中窃取スル等其ノ犯行ハ全ク計画的ナリ 日本軍ニ於テハ斯ノ種重要軍需物資ノ被害続出ハ作戦ニ及ボス影響尠カラザルヲ以テ憲兵ヲ現地ニ派遣シ、或ハ列車警乗ヲ強化スル等嚴重ニ取締ヲ実施致スベキモ貴方ニ於テモ左記二項目ヲ実行セシムルト共ニ官憲ヲシテ嚴重ニ取締ヲ実施セシメ盜難事件ヲ根絶セシムル如ク配慮相煩度…

日本側の要求は、軍用列車への運行要員以外の乗車を禁止し、走行中に日本兵が犯行を発見して合図や発砲をした場合は直ちに列車を停車させること、鉄道局に職員の管理を徹底させることであり、タイ側ではこれらの要求をすべて受け入れた<sup>45</sup>。この対策が功を奏したのか、1944年9月以降の積降は6件に収まっていた。

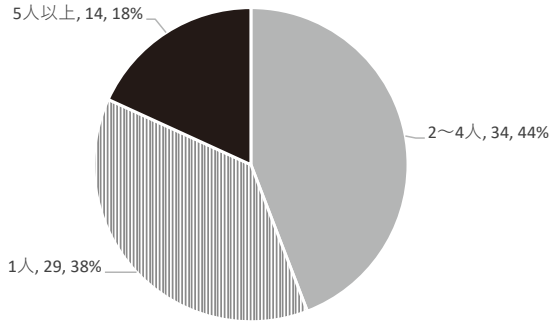
石油の抜取については、停車中の自動車の燃料タンクからガソリンを盗む事例と、日本軍の自動車の運転手が支給された石油を盗む事例がそれぞれ

れ2件ずつあり、前者の例は1942年8月28日21時50分にバンコクで、タイ人チャオ（Chao Lekthap）が日本軍の自動車からガソリンを抜き取っているところを警官が発見して捕まえていた<sup>46</sup>。後者の例では、1943年4月25日17時にカーンチャナブリーで、日本軍の自動車のタイ人運転手チャムパーシー（Champasi）が支給を受けたガソリン1ガロンを盗んで機械の洗浄に使い、さらに0.5ガロンを通りかかった住人に請われて売却したものの、翌朝ガソリンの残量が不足していることが発覚して捕まっていた<sup>47</sup>。

列車からの積降のように、石油の場合は多数の出入を必要とすることから、車両窃盗よりも複数犯の比率が高くなっていった。図32のように、どちらも2～4人の犯行が4割程度と最も多くなっているが、車両の場合は次いで1人の38%が続いているのに対して石油は5人以上の33%が続いていた。車両の場合は上述した持ち逃げのように運転手が盗む場合も多く、また自転車やタイヤを1人で盗むことも可能であったが、石油の場合は200リットル入りの石油缶を1人で盗むことは事実上不可能であった。石油の単独犯行は上述のような抜取の他には小さな石油缶を盗む事例が多く、例えば1943年9月14日17時にチュムボン駅前の労務者宿舎から灯油3リットル6パーツ相当の入った石油缶1つが盗まれ、警察が捜索したところタイ人チュアイ（Chuai Phromkhunkaeo）を逮捕して証拠品を押収していた<sup>48</sup>。なお、図31の石油の取得も単独犯行であり、うち1件は1942年5月9日15時にパンスー駅で、子供たちが貨車から垂れてくる石油を集めていたのでタイ人ヌアン（Nuan Maomani）も缶を持ってきて集めていたところ、日本兵が来たので子供たちは走って逃げたものの、彼は年を取って走れず捕まっていた<sup>49</sup>。

一方、判別する限りで最も人数の多い窃盗団は、1942年7月11日3時にプラカノン区のチャオブラヤー河畔にあるアジア石油社（Asian Petroleum Co.）に20～30人の盗賊が入り込み、200リットル入り石油缶5缶を塀の外に運び出し、残る5缶を塀の外に出そうとしているところを警備兵に見つかったもので、結局窃盗は失敗していた<sup>50</sup>。また、1944年6月

### 車両



### 石油

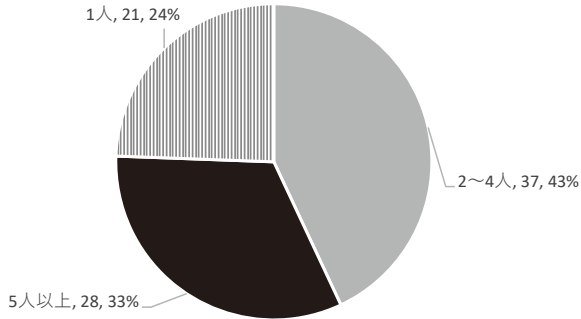


図32 車両・石油窃盗の犯人数（単位：件・%）

注：犯人数が不明なものは除いてある。  
出所：NA Bo Ko. Sungsutより筆者作成。

4日から14日までの間に南部バンガー県タクアパーで、座礁した日本船からガソリン3缶、ディーゼル油2缶、潤滑油2缶の計2万600パーツ相当を警察伍長プラチュアアップ（So. To. To. Prachuap Naknaen）、兵ユービー（Yubi Phaochamrun）ら計22人が盗んだが、これも警察に捕まり、証拠品を押収されていた<sup>51</sup>。このように、石油窃盗の場合は大人数による

大規模な窃盗が多く見られた。

#### (4) 窃盗の被害

車両と石油の窃盗の被害については、繊維や金属に比べれば量的な被害を把握しやすい。表13は車両と石油の窃盗の1件あたりの被害量と被害額をまとめたものであり、車両の被害量はタイヤのみを示している。これを見ると、タイヤについては1～2本が全体の半数を占め、6本以上の窃盗は非常に少ないことが分かる。平均値は4.6本であることから、1件に多数のタイヤが盗まれている事例が平均値を引き上げていると言えよう。最も多いのは、1943年5月にドーンムアン飛行場で石油120缶、電線3,000m、

表13 車両・石油の1件あたり被害量と被害額（単位：件）

車両			石油		
被害量 (タイヤ)	件数	比率(%)	被害量	件数	比率(%)
1～2本	38	51	100ℓ以下	8	11
3～5本	22	30	101～500ℓ	29	38
6～10本	8	11	500～1,000ℓ	9	12
11～20本	3	4	1,001～5,000ℓ	19	25
20～50本	2	3	5,001～10,000ℓ	7	9
50本以上	1	1	10,001ℓ以上	4	5
計	74		計	76	
被害額	件数	比率(%)	被害額	件数	比率(%)
100パーツ以下	2	5	100パーツ以下	3	12
101～500パーツ	7	16	101～500パーツ	4	16
500～1,000パーツ	7	16	500～1,000パーツ	2	8
1,001～5,000パーツ	10	23	1,001～5,000パーツ	3	12
5,001～10,000パーツ	9	21	5,001～10,000パーツ	3	12
10,001パーツ以上	8	19	10,001パーツ以上	10	40
計	43		計	25	

注：被害量、被害額が判明した窃盗のみを対象としている。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。



バッテリー50個、自動車用タイヤ60本が盗まれた事例であった<sup>52</sup>。一方、石油は101～500リットルの窃盗が29件と最も多く、次いで1,001～5,000リットルの19件となっている。最も多い事例は、1945年5月にマラヤからビルマへ石油缶200缶計4万リットルを輸送していた船が南部のクラビーで襲われ、石油缶がすべて奪われたものであった<sup>53</sup>。平均値は2,883リットルであり、200リットル入り石油缶で14缶程度であった。

一方、金額面では車両については1,001～5,000パーツが10件と最も多くなっていたものの、101パーツ以上から1万1パーツ以上まで似たような比率となっていた。これは低額の自動車部品から自動車1台まで被害の幅があるためであり、最低値は1個1パーツのピストンの部品を42個盗んだ事例、最高値は自動車1台5万パーツ相当を盗んだ事例であった。石油については金額が判別する件数が25件しか存在しないが、1万1パーツ以上が10件と全体の4割を占めていることが分かる。これは1件当たりの被害額が多いことを意味しており、被害額の平均値も車両の6,787パーツに対して石油は1万3,857パーツとほぼ倍の金額となっていた。最も被害額が多い事例は、1944年7月21日3時頃ペブブリー県チャム郡の南線ファイサーイヌア～チャム間で、上り軍用列車から航空燃料8缶5.6万パーツ相当が盗まれたものであった<sup>54</sup>。

次の表14は車両（タイヤ）と石油窃盗の被害量と回収量を示したものである。どちらも数値がある事例に限定されているが、タイヤについては1943年4～6月に窃盗量が急増し、その後1945年に入って再び増加していることが分かる。初期においては被害量と回収量が一致して回収率が100%になっている期間もあるが、その後回収率は下がり、しかも期間による変動が大きいことが分かる。一方、石油については1942年に被害量が多く、その後1943年4～6月、1944年代半ば、1945年4～6月と計4回のピークが存在している。図26の件数の推移と比べると1943年のピークが1つ多くなっているが、これは上述した1943年5月のドーンムアン飛行場で石油缶120缶が盗まれた事件の被害量が突出しているためである。回収率

表14 車両・石油窃盗の被害量と回収量の推移（1941～1945年）

タイヤ（本）				石油（ℓ）			
期間	被害量	回収量	回収率（%）	期間	被害量	回収量	回収率（%）
1941/12	-	-	-	1941/12	-	-	-
1942/01-03	-	-	-	1942/01-03	20,200	-	0
1942/04-06	4	1	25	1942/04-06	32,848	1,448	4
1942/07-09	1	-	0	1942/07-09	112	108	96
1942/10-12	1	1	100	1942/10-12	600	-	0
1943/01-03	1	1	100	1943/01-03	-	-	-
1943/04-06	64	1	2	1943/04-06	24,601	378	2
1943/07-09	31	1	3	1943/07-09	597	165	28
1943/10-12	11	3	27	1943/10-12	4,616	222	5
1944/01-03	12	7	58	1944/01-03	10,745	1,205	11
1944/04-06	19	2	11	1944/04-06	16,432	4,762	29
1944/07-09	15	0	0	1944/07-09	22,000	5,800	26
1944/10-12	22	4	18	1944/10-12	8,420	5,020	60
1945/01-03	62	5	8	1945/01-03	1,300	220	17
1945/04-06	80	36	45	1945/04-06	54,014	2,898	5
1945/07-08	15	9	60	1945/07-08	18,086	8,170	45
計	338	71	21	計	214,570	30,396	14

注：被害量が判明した窃盗のみを対象としている。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

はやはり期間により変動があり、平均値は14%とタイヤの21%よりも低くなっていた。

回収率は低いものの、容疑者の検挙率は相対的に高くなっていった。図33のように、車両と石油の窃盗容疑者の検挙件数の推移は全体的に窃盗発生件数の推移に連動していた。車両については戦争末期の窃盗件数が圧倒的に多く、検挙件数も1945年4～6月の27件が最多となっていた。これに対し、石油については窃盗件数と同じく3つのピークが見られ、検挙件数自体で見ると最初のピークの1942年4～6月の12件が最多となっていた。検挙率については変動が大きく、車両については1944年代の検挙率が下がる

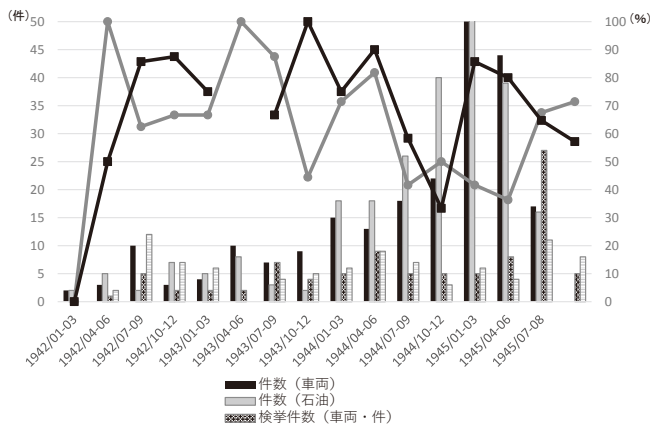


図33 車両・石油窃盗容疑者検挙件数の推移（1941～1945年）

注：検挙件数には容疑者を殺害した件数も含む。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

ものの、戦争末期には70%程度まで上昇していた。石油については軍用列車からの積降が多発した1944年代半ばに一旦検挙率が大きく下がるが、その後は復活して戦争末期にはやはり7割程度となっている。平均値で見ると車両の59%に対して石油が73%と、石油のほうが検挙率は高い傾向にあった。

なお、車両窃盗で容疑者が死亡した事例は1件のみであったが、石油窃盗では10件存在した。このうちの1件は上述した1944年11月のラムルーカーで3人が射殺された事例であり、残りは死亡者が1人の事件であった。この10件のうち7件は1945年に入ってから発生しており、そのうち6月から8月にかけて発生した3件はすべて未遂事件であった。例えば、1945年6月17日22時35分にバンコク港のトノイケ部隊の石油保管庫でサカシター等兵が警備をしていたところ、タイ人チャット（Chat Ketmani）が1人で来たので彼が日本語で誰だと尋ねたが、チャットがタイ人だと答えて近づいてきて隠していた刀でサカシタに切り付けてきたため、サカシタが銃剣で刺したところ、チャットは水路に落ちてその後死亡した<sup>55</sup>。このように、

戦争末期に石油の窃盗が頻発すると、容疑者が死亡する事例も増えていったのである。

## 5. 窃盗の背景

### (1) 緩い警備

これまで見てきたように、日本軍が関係する窃盗事件はその大半がタイ側の住民や日本軍の労務者が日本軍の物品や日本兵の私物を盗む形態のものであり、その数は戦争末期に急増していた。このように頻発する窃盗の背景には、警備の緩さ、盗品の循環、釈放の増加、日本軍への不満、の4点が存在していた。

緩い警備については、日本側の警備の甘さが結果的に日本軍の物品を入手して一儲けしたい人々の犯行を助長する役割を担っていたことを意味する。戦争が始まってからタイ国内では物資の欠乏が徐々に激しくなり、とくに輸入に依存する工業製品や石油でその傾向が顕著であった。開戦後タイの石油はすべてシンガポールでの日本側による売却に依存することになったものの、輸送船が徐々に機雷の被害を受けて減少し、1945年5月には民間への石油の配給を一時中止していた〔柿崎 2018：471〕<sup>56</sup>。このように戦争末期に物資不足は頂点に達し、当然ながら物価も高騰することになった。

このため、モノ不足による物価の高騰は、必然的に日本軍の豊富な物資の魅力を高めることになった。戦争末期には鉄道輸送力の大幅な減少で日本軍も物資輸送に難儀していたものの、タイ側のモノ不足に比べれば日本側の物資は相対的に豊富であった。このようなタイ側のモノ不足の深刻化と、日本軍の依然として豊富な物資の存在が、戦争末期の窃盗件数を急増させていたことに疑いの余地はない。しかも、その日本側の豊富な物資の警備がおろそかであったことは、危険を冒してそれらを盗もうとする窃盗犯を増やすことになった。

日本側の警備は全体的に緩いものであった。上述した1943年11月に北線

のチョンケー駅で日本軍の軍用列車から軍服や靴が大量に盗まれた際には、警備の日本兵はすべて寝入っており、誰も犯行に気が付かなかった。1945年にナコーンチャイシーからバンコクへの船から鉛が大量に盗まれていた際にも、管轄のナコーンパトム県警察長は日本軍が雇っている労務者による犯行であり、監視の日本兵の気が緩んだり居眠りした隙を狙って盗んでいると報告していた<sup>57</sup>。1944年6月9日夜に東北部のウボンで、宿舎の床下に保管していたタイヤ付きの車輪1つ5,000パーツ相当が盗まれた際にも、宿舎の日本兵は全員眠っていて犯行に気が付かなかった<sup>58</sup>。上述のように早朝の犯行が多かったのも、夜間に盗まれたことに翌朝気が付くケースが多かったためである。

さらに、日本軍の駐屯地の中には誰でも自由に入れるような場所もあり、それが窃盗を助長している場合もあった。例えば、窃盗件数が多かったタームアン郡ターロー区にあるカオディンは泰緬鉄道の中央工場のある駐屯地であるが、広大な駐屯地一帯には森林が広がっており、しかも境界を示す杭も柵もないため部外者が簡単に立ち入ることができ、1944年4月には警官が知らずに駐屯地内に入って日本兵に拘束される事件も発生していた<sup>59</sup>。塙があっても盗賊は入ってくるのであるから、塙がなければ盗賊の侵入は当然増えることになり、これがこの駐屯地での窃盗事件を頻発させた要因でもあった。このため、タイ側は日本側に対して駐屯地の範囲を明示するよう何度も要請していたが、実際には徹底されておらず、1945年7月になっても改めてプラ・サラパイ（Phra Saraphai Sarittikan）同盟国連絡局長から濱田陸軍武官宛に駐屯地の周囲を塙か杭で囲んだうえて現地官憲に伝えることを要請していた<sup>60</sup>。

## （2）盗品の「循環」

窃盗犯の中には自分で用いるために盗む者もいたが、多くは自分で使用するよりも転売して現金を得ることを好んでいた。軽微な窃盗の場合には自分で使用する場合もあり、例えば1944年5月17日にプラーチンブリー

県のバーンサン駅にバツタンバンからの列車が到着した際に、鉄道員チャルーン（Charoen Phonchot）が日本兵の靴を履いているのを日本軍憲兵が見つかり、調べたところバンコク駅で盗んだと白状していた<sup>61</sup>。しかしながら、このような自分で使用するための窃盗は少数派であり、多くは売却によって利益を上げていた。

このような売却は繰り返し何度も行われることもあり、盗品が複雑に取り引きされていくこともあった。例えば、1944年9月にラムパーンで日本軍の有刺鉄線25mが盗まれた事件では、窃盗を行ったタイ人チャン（Chan Kaeolek）から2人を經由してタイ人プラユーン（Prayun Phamonsiri）の手に渡り、彼は盗まれた有刺鉄線を買って漁って1kg15パーツで日本軍に売却していた<sup>62</sup>。また、1945年6月にバンコクのタケダ社のタイ人労働者ウドム（Udom Thaloengsuk）がキニーネ1.1kgを盗んだ事件では、彼はこれをタイ人プラコーン（Prakhong Khanthawat）に託し、プラコーンが350パーツでタイ人チャレーム（Chalaem Chotwong）に売却し、チャレームがタイ医療社（Borisat Thai Kan Phaet）の社長プラウエート（Prawet Mongkhonsamai）に750パーツで売却したところで捜査の手が及び、プラウエートは日本軍の盗品と知って返却に応じていた<sup>63</sup>。このように、次々と転売されることで盗品の価格は上がっていったが、中には盗品だと思って誰も購入しない場合もあり、例えば1945年5月23日にプラーチンブリー県カビンブリー郡の鉄道橋にいる日本軍のマニラ麻ロープ52mをタイ人ティアム（Thiam In-on）が盗んだ事例では、市場で売り歩いていたものの誰も買わず、警官に見つかって逮捕されていた<sup>64</sup>。

転売された盗品は、加工される場合もあった。例えば、1945年1月1日11時にタームアン郡の市場で、タイ人フアオ（Hueao Khankhao）ら4人がカーキ色の防水布を裁断してズボンを作っているところを警官が捕まえ、防水布8枚とズボン3着を押収し、日本軍に確認したところ1944年12月中にターロー区の駐屯地から盗まれたものであると確認された<sup>65</sup>。また、電信線は短く切断して釘に加工されており、例えば1945年3月21日にバンコ

クのラートクラバン準郡の東線沿いで電信線が盗まれたが、その後中国人フアト（Huat Saechaeng）の店で釘の長さに切断されて売られている電信線を警官が発見して逮捕し、日本側に確認を求めていた<sup>66</sup>。

さらに、上述のラムパーンでの有刺鉄線のように、日本側が電信線や金属を購入していることも窃盗を助長していた。1945年3月14日に開かれた釘製造業者の統制に関する会議では、当時バーンワット社（Borisat Bang Wat）と三井が電信線を買入れているが、売られている電信線はいずれも盗難品であり、鉄道局も1日6kg、郵便電信局も1日7kgが盗難に遭っていると報告されていた<sup>67</sup>。この問題について、同盟国連絡局のヤンヨン警察大尉（Yan-yan Sathantraiphop）は、中国人の鑄造商店で盗品の日本軍の電信線を押収した事件の報告の中で以下のように述べている<sup>68</sup>。

…警察の調べによると、現在日本の商店は服から金属に至るまで何でも購入しているものの、中国人の古物商は罪が大きいので電線は買いたがらない。もし日本側が電線を託してそれを鑄造させたとすれば、店側が受け取った電線の量を示したリストを作成するはずであるが、それが無いということは日本側が材料の調達を店に任せている可能性が高く、3～4日前にもこの店に武器局から盗んだ銅屑を売りに来た3人が店の前で捕まっている。このため、日本側が店に自分の欲しい量の電線を作るよう指示し、店側は様々な方法で原料を買い集めるために電話線や電線の盗難が増え、日本軍のもののみならずタイのものも盗まれているので、日本側が間接的に盗賊を支援している状態である。誰のものかを問わず、盗賊が電線を盗んで日本か日本の手下に売るというサイクルができており、「亀肉亀ヤム（nuea tao yam tao）<sup>69</sup>」の状態である。日本軍がこのような不正をやめない限り盗難もなくならないので、我々にとっては非常に頭の痛い問題である…

このように、日本軍やその請負業者が物資不足を緩和するために様々なものを買入れている、そこに日本軍の盗品が供給されていた。もちろん、

タイ側の物品も買い入れの対象であり、タイ側の被害も少なからず存在したが、日本軍の盗難品の多くもこのような形で再び日本軍の手に戻ってきたのである。これは、いわば盗品の「循環」であった。その意味では、日本軍が回収できた盗品は実際よりも多かったということもできるが、盗品が日本軍の手に戻ってくるまでに何人も人の手を介し、しかも本来不要な費用が発生していた。

### (3) 釈放の増加

窃盗容疑者の釈放または保釈も、窃盗件数を増やす要因であった。図34は窃盗容疑者の釈放件数の推移をまとめたものである。窃盗容疑者が釈放されたことが確認できる事例は計187件であり、検挙件数を基準に釈放率を計算すると平均値は19%となった<sup>70</sup>。図のように、初期においては1942年7～9月を除いて釈放件数も釈放率も低いが、1944年10～12月以降どちらの数値も増加していることが分かる。とくに、釈放率の数値は1945年に入ってから一貫して増加しており、1945年7～8月の値もさらに増加していることから、戦争末期に釈放率が高まっていたことは明らかである。な

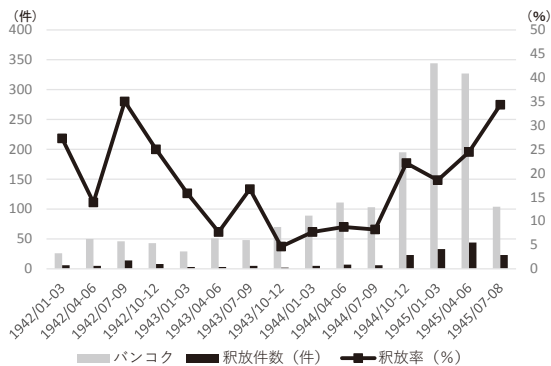


図34 窃盗容疑者釈放件数の推移 (1942～1945年)

注：釈放率は検挙件数（容疑者殺害含む）に対する比率である。  
出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。



お、1942年7～9月を頂点として初期においても釈放率が高い状況となっているが、この時期にはバンコクでの窃盗件数が圧倒的に多くなっており、しかも誤認逮捕の比率が高くなっていた<sup>71</sup>。このため、初期における釈放率の高さはバンコクの日本兵の過剰対応によるものと考えられ、騒動と同様に初期の日本兵の振る舞いの悪さと関係していたと言えよう<sup>72</sup>。

図35は釈放の理由を示したものであり、証拠不十分が58件、盗品返還・弁償が56件とほぼ同数となっており、次いで誤認逮捕の32件が続いていたことが分かる。証拠不十分については、2件を除いて日本側からタイ側に容疑者が引き渡されたのちに警察や合同憲兵が釈放または保釈したものであった。証拠不十分の事例の中で最も多いのは、容疑者が日本側には容疑を認めたもののタイ警察や合同憲兵に対しては容疑を否認した場合であり、15件では容疑者が日本兵や日本軍憲兵から暴行や拷問を受けたため容疑を認めたと主張していた。例えば、1945年3月15日20時にサムットプラカーン郡サムローンの駐屯地で、日本軍の柱675本を盗んだ容疑でタイ人ティー(Ti Sapprasoet)とサウエン(Sawaeng Riapsuwan)が日本軍憲兵に捕まってタイ側に身柄を引き渡されたが、彼らは合同憲兵には日本軍憲兵に拷問

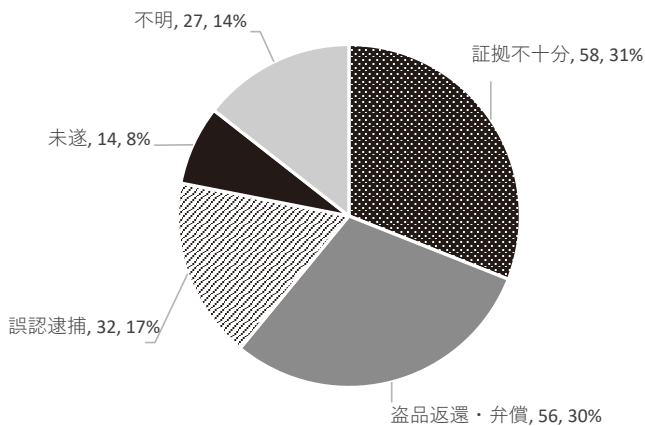


図35 釈放の理由（単位：件・%）

出所：NA Bo Ko. Sungsutより筆者作成。

を受け、容疑を認めれば暴行しないとされたので認めたと主張したため、合同憲兵は釈放していた<sup>73</sup>。

また、日本側が必要な証拠を提出しないために釈放した事例もあり、例えば1944年9月6日にバーンポーンで、日本軍憲兵がタイ人ヨーイ (Yoi Sangrat) を捕まえて鉄道部品3個50パーツ相当とともに警察に引き渡したが、彼は泰緬鉄道の近くで薬草を摘んでいたところを日本兵2人に捕まり証拠品を持たされたことと主張し、日本側もこの2人が前線に行ってしまったとして調書を送ってこなかったことから、警察が釈放していた<sup>74</sup>。

一方、盗品返還・弁償については、容疑者が盗品を返還したため日本側が容疑者の釈放を認めた事例であり、主に軽微な窃盗がこれに該当した。このような盗品返還・弁償については戦争末期に集中しており、1945年1月以降の件数は41件と、この時期の釈放件数の約4割を占めていた。大半が軽微な窃盗であったが、判別する限りで最も高額なものは上述した1945年3月にバンククラブの造船所から盗まれた電動ドリル9機13.5万パーツであり、この事件ではドリルがすべて回収できたために日本側が事件にする必要はないとして調書を送ってこなかったことから、タイ側では逮捕された14人全員を釈放していた<sup>75</sup>。なお、弁償については計4件存在するが、これは盗品と知らずに購入した者が既に売却してしまって現物を返還できないために代わりに代金を支払った事例であり、例えば1945年8月6日に日本軍憲兵から合同憲兵に身柄を引き渡されたタイ人チット (Chit) は、ドーンムアン飛行場で鉛筆を盗み、中国人街であるサムペンのマニーラット商店 (Ran Manirat) に1,000本を200パーツで、ギーリー商店 (Ran Ngili) に2,000本を600パーツでそれぞれ売却したが、店ではすでに一部を売却してしまったのでそれぞれの店主が弁償することで解決していた<sup>76</sup>。

このように窃盗を働いたものの証拠不十分や盗品の返還によって釈放された容疑者が、再び窃盗を行うこともあった。記録されている限り28人 (グループ) が複数回の窃盗を行っており、1回目の窃盗事件で捕まって釈放されてから2回目の犯行に及ぶ場合もあった。例えば、1945年6月

14日16時15分にバンコクのボルネオ埠頭で、タイ人サウエン（Sawaeng Wongcharat）が鉄部品4つを盗んだところを警備兵に見つかってつかまり、日本兵は注意のうでで釈放したものの、翌朝再びボルネオ埠頭で石油缶を盗んだところを見つかってつかまり、警察に引き渡されていた<sup>77</sup>。また、ナコーンサワンでは1943年12月22日22時過ぎに日本軍の電信線100m250パーツ相当を盗んだ容疑でタイ人ブンタム（Buntham Amsa-ngiam）が逮捕されたが、その後1944年2月11日23時に同じ辺りでブンタムら計3人が電信線の窃盗を行っている最中に日本兵に見つかり、ブンタムが射殺されていた<sup>78</sup>。この事例の場合は最初の事件後に釈放されたのかどうかは不明であるが、頻繁な釈放が窃盗犯の再犯を招いていた可能性も否定できない。

#### （4）日本軍への不満

日本軍に対する不満もまた、日本軍の物品の窃盗を引き起こす要因となり得た。これまで見てきたように、窃盗の大半は窃盗犯が盗品を売却して経済的利益を得ようとして行っており、それは盗品の需要が高かったことから確認できる。それでも、一部は経済的利益よりも日本軍への不満から犯行に及んでいたとみられる事例も存在した。

1942年12月22日にはバーンポーンで泰緬鉄道のレールを固定するボルトが約1kmの区間で800個盗まれ、日本側は直前に発生したバーンポーン事件に不満を抱いた者による妨害行動であると認識していた<sup>79</sup>。タイ側によるとこの事件は金目当ての犯行とのことであったが、12月26日にはカーンチャナブリーで日本兵が殺害されるという事件も起こっており、バーンポーン事件との関係性を想起させていた<sup>80</sup>。

また、ナコーンパトム郡プローンマドゥア区とラムパヤー区では電信線の窃盗が頻発しており、前者は電信線の窃盗が最も頻繁な区であったが、これはラムパヤー区での日本兵による理不尽な住民の殺害が原因であると同盟国連絡局では考えていた。この事件は、1944年6月22日18時過ぎにタイ人チュップ（Chup Chimklom）が日本兵によって刺殺されたもので、

タイ人の子供が日本兵のヤシを盗んだとしてヤシの木に縛り付けられており、チュップが解放するよう日本兵に求めて子供は解放されたものの、その後彼が刺されたものであった。さらに、彼の妻が慰謝料と葬儀代合わせて600バーツを求めたにもかかわらず、日本軍憲兵は200バーツしか認めなかった<sup>81</sup>。その後、1944年11月4日の陸軍武官室との間の週例会議の際に日本側が電信線の窃盗についてタイ側に報告した際に、タイ側はナコーンパトムで電信線の窃盗が多いのは日本兵がラムパヤー区で住民を些細なことから殺害し、しかも慰謝料の支払いも拒んでいるために住民が不満を募らせた可能性があると説明していた<sup>82</sup>。実際に、ナコーンパトムで電信線の窃盗が始まるのは1944年10月以降であり、何らかの組織的犯行である可能性も否定できない状況であった<sup>83</sup>。なお、ラムパヤー区では日本軍の駐屯地を設置する際に切り倒した住民の果樹への補償約46.3万バーツも未払いとなっており、これも日本側への不満を高めたものと思われる<sup>84</sup>。

これまで見てきたように、日本軍が関係する窃盗事件のほとんどは日本側が被害者となるものであり、日本兵がタイ人のものを盗んだという事例は非常に少なくなっていた。しかしながら、実際にはタイ側の記録には現れないものの、各地で日本兵による軽微な窃盗は発生していた。例えば、1945年にビルマからタイに逃れてきた第31師団歩兵第124連隊の小島正一はメーホンソーン県クンユアム郡トーバー村での出来事を以下のように回想している [小島 2011：183-184] <sup>85</sup>。

…トッペ村では随分と兵士らしからぬ悪事を働いた。軒に吊るしてある種唐黍や、畑に実りかけている小さな馬鈴薯など、夜にかまけて盗掘した。そうしないと栄養失調に陥り死を呼ぶ。盗んで食っても特に心の責めは感じなかった。わずかに貯蔵してある兵站の米袋も、夜間に侵入して裂いて盗んで食った。もはや良し悪しの分別もなかった。今考えると、生きるためとはいえ無謀な行為をしたものだと思われ…

食料以外にも、炊事のための薪として勝手に民家の塀を利用する場合も多く、例えば1943年末にラムパーンからビルマに向かった第15師団が通過していたラムパーン県ガーオ郡では、日本兵がサトウキビを切ったりバナナの木を切ったり、稲を刈り取ったり竹の塀を切って火をおこすなど好き勝手なことをしていると報告があった<sup>86</sup>。このような「コソ泥」はタイ国内に駐屯している兵よりも通過している兵に多く見られたようであり、1944年8月にシンガポールからビルマへ向けて軍用列車で移動中の第49師団の兵が、途中駅で炊事のために民家の木の塀を勝手にはがしていたところ、駐屯地の将校が見回りに来てひどく叱られたという話もあった〔沖浦編 1985：67〕。

このような軽微な「コソ泥」は各地で発生していたと考えられるが、被害に遭った住民が警察に通報し、さらに地元の警察がバンコクの警察局に報告するという事例はほとんど存在しなかった。一件ごとの被害額は軽微であろうが、日本兵がいる限りこのような問題は続いたはずであり、しかもタイ国内の日本兵の数も駐屯地の数も戦争末期に急増していたことから、「コソ泥」の被害に遭う住民の数も増加したはずである。このような軽微な窃盗が、日本兵が引き起こす様々な騒動とともに、住民の不満の種となっていたものと考えられよう。日本兵に対する不満の積み重ねは、日本軍の物品への窃盗を増やす要因になっただけでなく、日本兵への強盗や襲撃の増加という形でも表れていたのであった<sup>87</sup>。

## おわりに

本論は第二次世界大戦中に発生した日本軍が関係する窃盗の全体像を構築し、その背景を分析することを目的とした。記録されている計1,644件の窃盗のうちの9割がタイ側によるものであり、タイ人が日本軍の物品や日本兵の私物を狙う窃盗が圧倒的に多くなっていた。その件数は戦争末期に急増しており、1944年10月以降に全体の6割が集中していた。バンコクでは日本軍の駐屯地の多いパトゥムワンやヤーンナーワー郡での件数が多

くなっていたが、全体の6割以上が地方で発生しており、泰緬鉄道沿線での件数が最も多くなっていた。被害額と回収額が判別する窃盗での盗難品の回収率は15%と低くなっていたものの、容疑者の検挙率は全体の7割と高くなっていた。

窃盗件数の多い電信線・金属線、繊維・金属、車両・石油についてそれぞれ分析を行ったところ、電信線・金属線については地方での窃盗件数が圧倒的に多くなり、泰緬鉄道沿線の他にもバンコク近郊の特定箇所において窃盗件数が集中する傾向が見られた。盗まれた電信線・金属線は計360km分にも及んだが、回収量は極めて低かった。繊維・金属についてはバンコクでの窃盗件数も多くなり、単独犯によるごく軽微な窃盗から窃盗団による大規模な犯行まで多岐に及んでいた。さらに、車両・石油についてはバンコクでの比率がさらに高くなり、地方では車両は南部のチュムポン、石油は北部のチエンマイやラムパーンなど泰緬鉄道沿線以外での件数も多くなっていた。車両・石油についても車両の部品や自動車から石油を抜き取るような比較的軽微なものから、自動車の窃盗や「蹴り落とし屋」による石油缶の大量窃盗など窃盗の規模に差があった。

このように戦争末期を中心に数多くの窃盗が発生していたが、その背景には日本軍の警備の緩さ、盗品の「循環」、窃盗容疑者の釈放、日本軍への不満の4つの側面が存在した。日本兵による警備は全体的に緩く、物資不足が深刻になるにつれてタイ人の窃盗を促進する結果となっていた。また、日本軍やその請負業者が物資不足を緩和するために様々な物品の買い取りを強化したことで、日本軍の盗品が買い取られて再び日本軍によって用いられるという「循環」が発生することになった。さらに、末期になると日本軍は盗品を返還した窃盗容疑者の釈放を増やしたことで、釈放者による再犯を招いていた。そして、日本軍に対する不満もまた窃盗の要因となっていた可能性が高かった。

今後の課題としては、本論で扱った窃盗容疑者の検挙に焦点を当てて分析を行うことが挙げられる。本論では窃盗容疑者が検挙された件数や、検

拳後の処分について検討したが、実際に捕まった容疑者がどの程度の期間拘束されていたのか、どのような取り調べを受けたのか、またその間に拷問を受けたかどうかといった、検拳の実像についてはまだまだ解明の余地がある。また、検拳については窃盗のみならず盗品を購入した容疑者も含まれるほか、抗日容疑など他の容疑による検拳についても情報が得られる。このような検拳に関する情報を収集して分析することで、日本兵とタイ人の間の関係性の更なる解明が可能となるであろう。

## 註

<sup>1</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3/126 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Kanchanaburi thueng Khaluang Pracham Changwat Kanchanaburi. 1945/01/15” 日本側は盗んだ事実は認めたものの、盗んだものはすべて破り捨ててしまったので弁償するとした。

<sup>2</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/197 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Kanchanaburi thueng Khaluang Pracham Changwat Kanchanaburi. 1945/02/03”

<sup>3</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/75 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1945/07/22” 通報を受けた合同憲兵が日本側から身柄を引き取り、訓育したうえで釈放した。

<sup>4</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/292 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Nakhon Sawan thueng Athibodi Krom Tamruat. 1945/07/27”

<sup>5</sup> NA Bo Ko. Sungsut 1. 12. 1/3 “Rai-ngan Sarawat Phasom Thai-Yipun. 1942/07/31”

<sup>6</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 1/4 “Ro. To. Bunlarit Thantharanon rian Pho Bo. Kong Sarawat Phasom Phra Nakhon. 1944/04/23” 彼らは作業中にこのプロペラの存在を知って犯行に及んだもので、当初はアルミ屑を盗もうと思ったものの、運び出す距離が長いのでプロペラに変更したとのことであった。

<sup>7</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/78 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong

Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1945/02/20”

<sup>8</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 10/268 “Sarup Raingan Kan Prachum Anu Kammakan Phasom Changwat Songkhla. 1943/11/27”

<sup>9</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/165 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Kanchanaburi thueng Khaluang Pracham Changwat Kanchanaburi. 1944/11/18”

<sup>10</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/88 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Nakhon Sawan thueng Phu Bangkhapkan Tamruat Phuthon Khet 6. 1943/12/03” 列車はチョンケーに1時に到着して20分間停車したが、その間日本兵の警備は行われていなかった。

<sup>11</sup> 「蹴り落とし運動」の名前の由来については、柿崎 [2021]：66を参照。

<sup>12</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/180 “Phu Chuai Athibodi Krom Tamruat Fai Thurakan sanoe Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1945/01/24”

<sup>13</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 1/71 “No. O. Ekkachai Itsarangkun na Ayutthaya nam sanoe. 1945/04/02” この船は郡に託しており、郡長が見張りを付けていたが、盗賊が見張りを脅して追い出した後で窃盗を行っていた。

<sup>14</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/22 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Tai. 1943/06/06” この栈橋のトタン板はほとんどが盗まれていたという。

<sup>15</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/243 「泰陸武第305号 軍需物資盗難事件捜査ニ関スル件 1945/05/07」これはナコーンチャイシーのターチーン川橋梁が不通になったために鉄道の代替輸送として用いられていたものであり、他にも米や石油が運ばれていた。

<sup>16</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/85 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1945/05/27” ボルトも押収したので日本側も訴えないとしたことから、合同憲兵が注意して釈放した。

<sup>17</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/7 “Phu Chuai Athibodi Krom Tamruat Fai Thurakan sanoe Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1945/06/26”

<sup>18</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/180 “Phu Chuai Athibodi Krom Tamruat Fai Thurakan sanoe Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1945/01/24” このうち5人を警察が逮捕していた。



<sup>19</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/107 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Nakhon Sawan thueng Huana Phanaek 2 (Lekhanukan) Kong Pokkhrong. 1944/03/30” この事件は極めて軽微なものであったが、容疑者は送検されて禁固1年8ヶ月の実刑判決を受けていた。

<sup>20</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/173 “Sarawat Tamruat Nakhonban Sala Daeng thueng Phu Kamkapkan Tamruat Nakhonban Tai. 1944/12/28” この事件での盗難品のほとんどは回収できたが、回収額は不明である。

<sup>21</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/262 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Nakhon Sawan thueng Athibodi Krom Tamruat. 1945/05/18” 本人は否定したものの証拠があるので送検され、禁固1ヶ月の実刑判決を受けた。

<sup>22</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/230 “Phu Chuai Athibodi Krom Tamruat Fai Thurakan sanoe Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1945/04/28”

<sup>23</sup> 金属の回収率が高いのは、上述した1945年3月のバーンクラブーの造船所で盗まれた135万パーツの電動ドリルがすべて返還されたことに起因している。

<sup>24</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/88 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Nakhon Sawan thueng Phu Bangkhapkan Tamruat Phuthon Khet 6. 1943/12/03”

<sup>25</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/243 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Nakhon Pathom thueng Phu Bangkhapkan Tamruat Phuthon Khet 7. 1945/06/18”

<sup>26</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/83 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1945/04/28” 日本軍憲兵が返還に合意したため、自動車はバイに返還された。

<sup>27</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/102 “Khaluang Pracham Changwat Lampang thueng Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1944/02/25” 日本軍憲兵によると、ミヤモトが容疑を認めたことからバンコクの軍法会議にかけるとのことであった。

<sup>28</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/118 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Cho Wo. Ko. Cho. thueng O To Ro. 1944/05/22” 翌朝6時に警官が郡庁対岸のメークローン川の藪の中に隠されていたのを発見し、日本軍憲兵が確認したところ盗まれたものであると確認された。

<sup>29</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/131 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Cho Wo. Cho. Mo. thueng Athibodi Krom Tamruat. 1944/07/06”

<sup>30</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/7 “Phu Chuai Athibodi Krom Tamruat Fai Thurakan sanoe Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1944/11/09” この事件で日本兵に捕まってタイ側に引き渡された容疑者は計7人であったが、倉庫外に運び出した2人を送検した以外は証拠不十分で釈放した。

<sup>31</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/225 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Lampang thueng Khaluang Pracham Changwat Lampang. 1944/03/14”

<sup>32</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/83 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1945/04/16” この部隊は第13野戦航空補給廠第1支廠であった。なお、射殺された容疑者はタイ兵二 (Ni Manaphon) であった。

<sup>33</sup> 駐屯地と飛行場での自動車と自転車の窃盗事件はそれぞれ2件、3件しかなく、路上での窃盗は7件が自転車であった。

<sup>34</sup> NA Bo Ko. Sungsut 1. 12. 1/3 “Rai-ngan Sarawat Phasom Thai-Yipun. 1942/05/18”

<sup>35</sup> Ibid. “Rai-ngan Sarawat Phasom Thai-Yipun. 1942/05/07” この事件ではタイ兵を含む計12人の容疑者が捕まった。

<sup>36</sup> この駐屯地は開戦直後にバンコクに入ってきた日本軍が勝手に使用し始めたとしてタイ側は返還を求め、1943年7月26日に返還された [柿崎 2020c : 137]。

<sup>37</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/85 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1945/05/25”

<sup>38</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/2 “Na Fong Khwam Aya. 1942/04/28” 彼は禁固6年の判決を受けた。

<sup>39</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/57 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Chumphon thueng Athibodi Krom Tamruat. 1943/06/26”

<sup>40</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/83 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1945/04/04”

<sup>41</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/222 “Banthuek. 1945/04/07”

<sup>42</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/127 “Phu Bangkhapkan Tamruat Phuthon

Khet 6 thueng Athibodi Krom Tamruat. 1944/06/19” この間の距離は11kmであり、おそらく15～20分程度の間に盗まれたものと思われる。

<sup>43</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1 / 7 “Phu Chuai Athibodi Krom Tamruat Fai Thurakan sanoe Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1944/07/27”

<sup>44</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 1 / 55 「泰陸武第439号 軍用列車ノ盗難取締ニ関スル件 1944/08/23」

<sup>45</sup> Ibid. “Pho. To. Anan Unhalekka rian Chao Krom. 1944/08/31”

<sup>46</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2 / 2 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Tai. 1943/08/29”

<sup>47</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1 / 44 “Kham Hai Kan. 1943/04/27” 日本兵は支給する時と帰って来た時に燃料タンクに棒を差して残量を確認しており、高さ4mm分不足していることに気づいた。

<sup>48</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1 / 75 “Phu Chuai Athibodi Krom Tamruat Fai Thurakan sanoe Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1943/12/07” 彼は送検されて禁固1年の実刑判決を受けた。

<sup>49</sup> NA Bo Ko. Sungsut 1. 12. 1 / 3 “Rai-ngan Sarawat Phasom Thai-Yipun. 1942/05/10” これは日本軍の石油缶を積んだ貨車の中で石油が漏れ出し、車両の外に垂れ出していたものであった。

<sup>50</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1 / 15 “Nai Phan Ek Phinit Intharathut sanoe Kammakan Phasom. 1942/11/17”

<sup>51</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1 / 7 “Phu Chuai Athibodi Krom Tamruat Fai Thurakan sanoe Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1944/09/07” これは日本兵の不在時に見張りの中国人と船員が共謀して行った窃盗であった。

<sup>52</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2 / 20 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Tai. 1943/05/25” ただし、これが一度に盗まれたのか何回かに分けて盗まれたのかは判別しない。

<sup>53</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1 / 260 “Pho. To. To. Thawin Khamthian thueng Senathikan Tamruat Sanam (Thoralek). 1945/05/18”

<sup>54</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1 / 135 “Phu Bangkhapkan Tamruat Phuthon Khet 7 thueng Athibodi Krom Tamruat. 1944/07/22” このうち4缶は後に発見された。

<sup>55</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/75 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1945/06/18”

<sup>56</sup> 戦前タイは蘭印からの石油輸入が最も多かったが、第2次世界大戦の勃発後にマラヤが輸出規制を行った影響でアメリカからの輸入が増えたものの、英米への宣戦布告後は日本が占領したシンガポールからの石油のみに依存せざるを得なくなった。詳しくは、柿崎 [2018] pp. 462-473を参照。

<sup>57</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/243 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Nakhon Pathom thueng Phu Bangkhapkan Tamruat Phuthon Khet 7. 1945/06/18”

<sup>58</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/131 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Nakhon Pathom thueng Athibodi Krom Tamruat. 1944/07/11” 日本側は使用人のタイ人3人が怪しいとして、警察に取り調べを求めている。

<sup>59</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3/90 “Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit thueng Phana Thut Fai Thahan Bok Yipun Pracham Prathet Thai. 1944/07/12” このような森の中に位置する駐屯地は、敵の空襲を避けるための遮蔽面で有効であったが、逆に窃盗を頻発させる結果ともなっていた。

<sup>60</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 1/23 “Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit thueng Phana Thut Thahan Bok Yipun Pracham Prathet Thai. 1945/07/14”

<sup>61</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2/31 “Banthuek Kan Prachum Kiaokap Kitchakan Sarawat. 1944/05/27”

<sup>62</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/171 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Lampang thueng Athibodi Krom Tamruat. 1945/01/08” ラムパーンでは1944年8月初めから日本軍のもののみならず、公共施設や住民の有刺鉄線も頻繁に盗まれていたという。

<sup>63</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 1/113 “Huana Nuai Sarawat Phasom Thai-Yipun Nuai Tai thueng Sarawat Sathani Tamruat Nakhonban Bang Rak. 1945/07/05”

<sup>64</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/7 “Phu Chuai Athibodi Krom Tamruat Fai Thurakan sanoe Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1945/08/03”

<sup>65</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/186 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Kanchanaburi thueng Khaluang Pracham Changwat Kanchanaburi. 1945/01/19”

<sup>66</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/218 “Phu Chuai Athibodi Krom Tamruat Fai Thurakan sanoe Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1945/07/19”

<sup>67</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 1/44 “Banthuek Kan Prachum Rueang Kan Pongkan Sai Suesan. 1945/03/14” 会議では、電信線に用いられる亜鉛鍍金線と銅線を統制の対象として規定量以上保有する者に商務省に届けさせるとともに、釘製造工場と職人を商務省の許可制にすることを決めた。

<sup>68</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/94 “Ro. To. O. Yan-yon Sathantraiphop thun Rong Chao Krom. 1944/04/14”

<sup>69</sup> 「亀肉亀ヤム」とは水田にいる亀の肉を用いて亀の和え物（ヤム）を作るという意味であり、自分の犠牲のもとで利益を得ていることを皮肉ったものである。

<sup>70</sup> ただし、容疑者の一部が釈放された事例を除く。なお、保釈の件数は計16件であり、うち14件は日本側から身柄が引き渡されたのちに保釈したものであった。

<sup>71</sup> 1942年中の釈放件数は33件であったが、うち12件が誤認逮捕によるものであった。

<sup>72</sup> バンコクにおける日本兵による騒動についても、開戦直後の件数が最も多くなっていた [柿崎 2020d : 94-95]。

<sup>73</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/7 “Phu Chuai Athibodi Krom Tamruat Fai Thurakan sanoe Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1945/08/13”

<sup>74</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/180 “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Kanchanaburi thueng Khaluang Pracham Changwat Kanchanaburi. 1945/01”

<sup>75</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/230 “Phu Chuai Athibodi Krom Tamruat Fai Thurakan sanoe Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1945/04/28” ただし、14人の中に含まれた兵2人については所属する部隊の司令官に処分を任せ、容疑を否認している古物商の中国人チンイアオ（Ching-iao Saebae）については、非常に安く盗品を購入しており、売買の証拠も残しておらず、しかも盗品を他店に預けていたことから盗品と認識していた可能性が高いので、警察局で古物商の許可を取消すことにしていた。

<sup>76</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2. 2/75 “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1945/08/07”

<sup>77</sup> Ibid. “Rai-ngan Hetkan Pracham Wan khong Sarawat Phasom Nuai Phra Nakhon. 1945/06/15”

<sup>78</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/42 “Khaluang Pracham Changwat Nakhon Sawan thueng Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1943/12/31”, NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/94 “Khana Krommakan Changwat Nakhon Sawan thueng Palat Kasuang Mahat Thai. 1944/02/14”

<sup>79</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/30 “Pho. O. Cho. Prathipasen sanoe Set. Tho. Sanam. 1943/01/05”

<sup>80</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 6/8 “Het Tonueang kap Hetkan thi Ban Pong Tangtae 26-28 Tho. Kho. 85, 1600” この窃盗事件はアヘンを吸う金欲しさにタイ人3人が行った犯行であるとされ、3人とも禁固2.5年の実刑判決を受けていた。

<sup>81</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 2/141 “Sarawat Yai Thahan thueng Phan Ek Thokuda Huana Sarawat Thahan Yipun nai Prathet Thai. 1944/08/09” 彼には子供6人がいたことから、タイ側は慰謝料の増額を求めて交渉していた。

<sup>82</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 2/31 “Pho. To. Pun Wongwiset rian. 1944/11/06”

<sup>83</sup> この点についてはタイ側もそのように認識しており、住民の不满によるものとの説明は、日本側の組織的な妨害工作であるとの懸念を緩和させるために行った可能性もある。

<sup>84</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/115 “Palat Krasuang Mahat Thai thueng Huana Phanaek thi 3 Kong Amnuaikan Santiphap. 1945/09/27” 1945年9月末の時点で住民に補償金を支払ったので領収書を送付すると述べていたことから、終戦直後に支払われたものと考えられる。

<sup>85</sup> 彼の所属した歩兵第124連隊は当初第18師団の隷下であり、ガダルカナル島で米軍に敗退した後、1943年3月にバンコクで編成された第31師団に配属されてインパール作戦に参加していた。彼もガダルカナル島とインパールでの戦闘に加わり、1945年2月のイラワジ会戦で負傷してカラー、ケマピューを経てチェンマイ～タウンゲー間道路経由でチェンマイに引き上げ、同地で終戦を迎えていた。

<sup>86</sup> NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/28 “Khaluang Pracham Changwat Lampang thueng Palat Kasuang Mahat Thai. 1943/12/02”

<sup>87</sup> 日本軍に対する強盗や襲撃については別稿にて検討予定である。

## 引用資料

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)

## 引用文献

- 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 [2020a] 「第2次世界大戦中のタイにおける日本軍と交通事故(上)」『横  
浜市立大学論叢』第71巻人文科学系列第1・2号 pp. 1-37
- 柿崎一郎 [2020b] 「第2次世界大戦中のタイにおける日本軍と交通事故(下)」『横  
浜市立大学論叢』第71巻人文科学系列第3号 pp. 1-45
- 柿崎一郎 [2020c] 「第二次世界大戦中のバンコクにおける日本軍駐屯地の変遷—  
軍最高司令部文書を中心として—」『東南アジア 歴史と文化』第49号 pp.  
125-146
- 柿崎一郎 [2020d] 「第2次世界大戦中のバンコクにおける日本人による騒動—  
酒酔い騒動を中心に—」『年報タイ研究』第20号 pp. 93-110
- 柿崎一郎 [2021] 「第2次世界大戦中のタイにおける日本軍と窃盗(上)」『横  
浜市立大学論叢』第72巻人文科学系列第1・2号 pp. 29-71
- 小島正一 [2011] 『そして、生きた ガダルカナル作戦、インパール作戦からの帰還』  
海鳥社
- Kowitz Tangtrongchit [2011] *Lao Khwam Lang Khrang Songkhram*.  
Bangkok: Sathaphon Books. [Narrative of Truth during the War.]
- 南方会編 [1969] 『南方の思出』南方会
- 沖浦沖男編 [1985] 『ビルマ助っ人兵団 上』狼第49師団戦史記念刊行会
- Sorasan Phaengsapha [1996] *Wo: Chiwit Thai nai Fai Songkhram Lok Khrang  
thi 2*. Bangkok: Sarakhadi. [Lives of Thais in the Fire of World War II.]
- Suphaphon Chindamanirot [2010] “Songkhram Maha Echia Burapha chak  
Khwam 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.]

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