

第2次世界大戦中の日本軍の軍事輸送品目 —タイの鉄道で何を運んでいたのか—

柿崎 一郎

はじめに

鉄道は産業革命期に出現した蒸気機関を陸上交通に適用したものであり、従来人力や畜力に依存していた陸上交通の近代化に重要な役割を果たした。鉄道によって陸上交通の輸送時間、輸送費用といった輸送条件は大幅に改善され、新たな人の移動や物流を発生させた。そして、鉄道は経済面のみならず軍事面でも重要な役割を果たすことになり、戦時において軍事輸送を担うようになった。鉄道が初めて本格的に戦争に利用されたのは19世紀半ばの南北戦争においてであり、鉄道は北軍の勝利に重要な役割を果たしていた [Turner 1992]。その後、鉄道が世界中に広まるとともに、鉄道と戦争との関係も強化されていった。

第2次世界大戦は、鉄道が最も軍事輸送に駆り出された戦争の1つであった。日本軍は水運の代替としての鉄道の機能を重視し、既存の鉄道網を活用するのみならず新たな鉄道を建設して軍事輸送を円滑に行おうとした。大東亜共栄圏を縦貫する大東亜縦貫鉄道構想や、その一環として建設されたタイとビルマを結ぶ泰緬鉄道が典型例である。しかしながら、実際にどのようなものが軍事輸送の中で運ばれていたのかについては、資料面の制約からこれまでほとんど研究されたことがなかった。若干の先行研究が存在するタイについても、吉川がマラヤからの捕虜輸送が言及したり、倉沢がタイからマラヤへの米輸送に言及する程度であった [吉川 1994、倉沢 2001, 2006]。

ところが、近年の調査によって、タイ国立公文書館に所蔵されている軍最高

司令部文書（Ekkasan Kong Banchakan Thahan Sungsut: Bo Ko. Sungsut）の中に、日本軍の軍事輸送の状況を示す資料の所在が確認された。このうち、軍用列車運行予定表（Banchi Sadaeng Krabuan Rot sung cha Chat Hai Chaonathi Fai Thahan Yipun、以下運行予定表）については柿崎が既に集計を行い、軍事輸送の区間と量に関する分析を行っているが、具体的な輸送品目までは触れられていない [柿崎 2010]。また、プアンティップも同様の資料を用いているが、一部期間の分の紹介の域を脱しておらず、膨大な資料全体を集計したものではない [Phuangthip 2011]。

このため、本論では運行予定表の他に、日本軍物資輸送報告（Raingan Kan Banthuk Singkhong Tangtang Thahan Yipun、以下物資輸送報告）、軍用列車の運行に関わる日本軍未払分請求書（Bin Kongthap Yipun Khang Chamra、以下請求書）の3つの資料から判別した旅客と貨物の輸送状況を分析することを目的とする。これらの資料に示された軍事輸送の状況をベースに、旅客については日本人兵士、労務者、捕虜を、貨物については移動手段（自動車、馬）、石油製品、米を対象に、それぞれ輸送区間と輸送数を分析する。なお、分析にあたっては柿崎 [2010] に従ってタイ国内の鉄道網を計 16 の区間に分け、各区間間の輸送を対象に分析を行っている [柿崎 2010: 76] ¹。

以下、1 で3つの資料から判別する品目別の輸送量の全体像を概観した上で、2 で旅客輸送、3 で貨物輸送の状況を上述した区分に従って分析し、最後に 4 で軍事輸送の実像の総括を行う。

1. 軍事輸送の輸送品目

(1) 物資輸送報告の作成

日本軍の軍事輸送の輸送品目については、当初タイ側はとくに関心を示さなかったようである。ところが、1943年2月9日に合同委員会（Khana Kammakan Phasom）²のプラストシー・チャヤーンクーン（Prasoetsi

Chayangkun)がおそらく鉄道局に宛てた文書の中で、最近カンボジア国境のサワーイドンケーオからマラヤ国境のパーダンベサールまで直行する列車があり、兵や自動車の輸送を盛んに行っているとの報告が鉄道局からあったことから、今後日本軍が兵をどの程度輸送しているか報告してほしいと要請していた³。日本軍の軍事輸送については、運行予定表が開戦直後から合同委員会に提出されており、これを見れば毎日の列車の運行は把握できた。しかし、運行予定表には原則として使用する車両数と積荷があるか空車かの記載しかなく、何をどの程度輸送しているのかは判別しなかった。

この文書を受けて、翌2月10日からバンコク駅を発着する日本軍の使用車両の発着地や輸送品目を記載した物資輸送報告の作成が開始された。これはおそらく鉄道局の係員が記録したものであり、発着時間、列車番号、車両数、車種、発地、着地、輸送品目を1日ずつ一覧表にしていた。当初はバンコク（フアムポーン）駅を発着する車両のみを対象としていたが、1944年1月5日からはバンコク駅発着以外の輸送も対象となり、一覧表ではなく文書形式となった⁴。この形態が2月6日まで続き、その後欠落期間を経て2月27日から再びバンコク発着のみの一覧表形式に変更となり、この形態が同年8月16日まで続いている⁵。

この物資輸送報告をまとめたものが、表1となる。これを見ると、対象期間中に記録された車両数は計4万3,189両であり、うち回送車両が3,883両であったことから、約4万両が何らかの輸送に従事していたことになる⁶。1943年2月から1944年8月までの運行予定表ベースの日本軍の使用車両数は計13万4,889両であるから、記録された車両数は全体の約3分の1であった⁷。輸送数が示されている品目については、実際に輸送数が記載されているもののみを対象としていることから、すべての輸送を対象としているものではない。また、旅客輸送に使用された車両数は旅客以外の積荷が記載されていない事例を集計したものであり、貨物と旅客が混乗している場合も存在する。

表1 日本軍用列車の輸送品目(物資輸送報告ベース)(1943年2月~1944年8月)

旅客			
種別	人数(人)	備考	
兵士	185,220	輸送護衛も含む	
労務者	28,767		
捕虜	5,550		
計	219,537		
使用車両(2軸車換算)			
品目	車両数(両)	輸送数	備考
回送	3,883		
旅客	4,632		
自動車(台)	3,335	2,189	
牛車・二三輪車(台)	274	353	
軍事車両(台)	35	420	
船(隻)	188	68	
航空機	45		
大砲(門)	286	217	
軍馬(頭)	3,047	15,077	
食料	1,158		
生鮮品	152		
米	7,418		
物資	7,781		日用品、雑貨など
金属類	448		
機械類	196		
軍需品	746		砲弾、弾薬など
医薬品	59		
木材	1,546		
薪	753		
干草	108		
枕木	778		
レール	567		
石炭	218		
セメント	108		
建設資材	41		
石油	1,018		
石油空缶	317		
郵袋	71		
混載	3,981		2品目以上で分類不能なもの
計	43,189		

注1:回送車両は車両数を記載してあるもののみ集計してある。

注2:輸送数は数量を記載してあるもののみを集計してある。

出所:NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/15より筆者作成。

これを見ると、輸送された旅客数は計 21 万 9,537 人であり、単純に計算すると 1 日平均 429 人の旅客が輸送されていたことになる⁸。うち兵士が全体の 84%を占め、労務者と捕虜が残りを含んでいる⁹。全体の 81%にあたる 3 万 4,674 両が貨物輸送に使用されており、1 両につき 10 トンの貨物を積載していたものと仮定すると、貨物輸送量は約 35 万トンとなる。品目については 2

品目以上の貨物が記載されており混載と分類されたものが最も多いが、具体的な品目では物資、米、自動車、軍馬が多くなっている。物資と米がそれぞれ貨物輸送車両全体の20%ずつ、自動車と軍馬が同じく10%ずつであることから、この4品目が主要な輸送品目であったことになる¹⁰。

3で言及する品目以外について輸送区間を見ていくと、品目によって相違点があった。例えば食料は計1,158両のうち837両がバンコクから泰緬へ、生鮮品は152両のうち114両がバンコクからクラ地峡への輸送であった¹¹。薪はすべてバンコクから泰緬への輸送であり、枕木とレールもそれぞれ84%、95%がカンボジアから泰緬への輸送であった。このように、物資輸送報告は時期的、区間的な限定はあるとはいえ、当時の日本軍の軍事輸送の輸送内容を示す最も重要な資料である。

(2) 運行予定表と請求書から見る輸送品目

この物資輸送報告が日本軍の軍事輸送の内情を示す最大の資料であるが、運行予定表と請求書も若干ながら輸送品目を明らかにしている。運行予定表は本来毎日の軍用列車の運行を示すもので、積荷を示すものではないが、例外的に輸送品目が備考欄や使用車両数の欄に記載されている場合が存在した。こちらも時期的な限定があり、記載があったのは1941年12月～1942年5月、8月、10月、1943年8月、11月、1944年5月～1945年2月までの期間であり、とくに1944年5月～8月の記載が多い。それでもすべての列車について記載があるわけではなく、偏りが存在する。

これをまとめたものが、表2である。これを見ると、対象となっている車両数は計1,985両であり、表1に比べればはるかに少ないことが分かる。表1とは異なり、旅客輸送は使用車両数しか分からないが、それでも計753両と全体の38%を占めている。貨物輸送では石油空缶の輸送が最も多く、次いで米輸送となっている。この運行予定表から判別する輸送品目については、泰緬発の輸送が最も多く全体の47%の928両であり、以下バンコク発294両、

クラ地峡発 186 両となり、いずれもマラヤ着の輸送となっている¹²。

表2 日本軍用列車の輸送品目(運行予定表ベース)
(1941年12月～1945年2月)(単位:両(2軸車))

品目	車両数	備考
旅客(兵)	218	
(労務者)	200	
(捕虜)	335	
旅客計	753	
自動車	20	
米	180	
物資	68	日用品、雑貨など
木材	19	
薪	4	
干草	60	
ラック	4	
レール・枕木	67	
ヒマシ	3	
セメント	14	
ニツパヤシ	10	
石油	61	
石油空缶	682	
獣皮	6	
混載	34	2品目以上で分類不能なもの
計	1,985	

出所:1941～42年:NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/3、
1943年:NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/14、1944年:NA
Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/25、1945年:NA Bo Ko.
Sungsut 2. 4. 1. 6/27より筆者作成。

一方、鉄道局が日本軍へ提出した輸送費用の請求書にも、一部輸送品目が記載されている事例が存在する。柿崎が言及したように、請求書は通常の旅客、貨物の扱いのものと、軍用列車単位のものに分かれており、貨物については全体的に後者が中心であるものの、前者も 1943 年 5 月分まで存在した [柿崎 2010: 78]。前者については輸送距離で運賃が算出されており、発駅、着駅、距離数、使用車両数と共に、輸送品目が記載されている場合が存在した¹³。このため、輸送品目が記載されている事例の中で、発着駅が示されているもの、または輸送距離から発着駅の推測が可能なもののみを対象に集計を行った¹⁴。その結果が、表 3 である。

この表を見ると、対象車両数は計 1 万 265 両と運行予定表ベースよりは多くなっている。輸送品目では軍需品が最も多く全体の 39% を占め、以下自動車、物資と続いており、旅客輸送用の車両は少ない。こちらもデータの偏りが見ら

れ、全体の34%にあたる3,532両がマラヤから南線3区間への輸送であり、次いで南線3区間からマラヤへの輸送が1,429両と、南部やマラヤ方面の輸送が中心となっている。対象となる輸送自体は全国に散らばっているが、本来軍用列車単位で輸送品目に言及しない請求書が一般的であるので、おそらく南部以外は小輸送を対象にしたものと思われる¹⁵。

表3 日本軍用列車の輸送品目(請求書ベース)(1941年12月～1943年5月)(単位:両(2軸車))

品目	車両数	備考
旅客(兵)	72	
自動車	1,582	
二三輪車	15	
戦車	7	
飛行機	25	
軍馬	99	
米	684	
食料	6	
天然ゴム	231	
錫鉱	65	
物資	1,605	日用品、雑貨など
金属類	161	
機械類	31	
軍需品	4,045	砲弾、弾薬など
木材	370	
薪	4	
干草	289	
枕木	12	
レール	106	
石炭	85	
セメント	19	
建設資材	12	
碎石	60	
石油	418	
石油空缶	124	
混載	138	2品目以上で分類不能なもの
計	10,265	

注:輸送区間が判別可能なもののみを対象としている。

出所:NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 7より筆者作成。

これら2つの資料は、あくまでも全体のごく一部を示したものに過ぎず、期間的にも区間的にも偏りが見られる。しかしながら、物資輸送報告がバンコク発着の輸送を対象としているのに対し、こちらはそれ以外の輸送が占める比率が高いことから、相補的な利用が可能である。

(3) 泰緬鉄道における輸送

タイにおける日本軍の軍事輸送を分析する上で欠かせないのが、泰緬鉄道での輸送である。泰緬鉄道では、当初1日3,000トンの輸送量を想定していたものの、大本営が工期短縮を命じたことから輸送力は1,000トンに削減されていた[吉川 1994: 282]。単純に計算すると貨車100両分であるが、1日15両編成の列車10本、すなわち最大積載で1,500トン分の輸送力が想定されていた。1944年初頭の時点において、泰緬鉄道経由でモールメインに到着した物資は1,200トンに達していたという[Ibid.: 283]。倉沢も様々な資料から泰緬鉄道の輸送量について考察し、1日2～10本の列車が運行されていたものと結論付けている[倉沢 2006: 146-147]。泰緬鉄道の開通前の時点ではあるが、日本側はタイ側に対して泰緬鉄道に乗り入れる車両は1日175両になるとの見通しを示していた¹⁶。

一方、戦後カナダの諜報部員ブレット(C.C. Brett)が行った調査によると、1943年10月の開通から終戦までに泰緬鉄道が輸送した貨物の総計は22万9,550トンとなり、1ヶ月平均約1万トン、1日平均350トンとなる。内訳は軍需品2万8,050トン、弾薬6万8,900トン、衣服6,800トン、食糧6万トン、石油5万3,020トン、潤滑油2,780トン、その他1万トンであった[Brett 2006: 183]。列車本数は開通当初は1日1～2本であったが、1944年7月頃から1日3～4本に増え、11～12月には5本と最盛期を迎え、1945年はほぼ1日2本で推移していた[Ibid.: 206]。

他方で、タイ側も泰緬鉄道の輸送品目の記録を残していた。これは、上述の物資輸送報告とほぼ同じ形態のものであり、1944年6月25日から11月9日までの泰緬鉄道の起点ノンプラードウック発の列車を対象に行ったものである¹⁷。これをまとめたものが、表4となる。この表から、対象期間にノンプラードウックを発った旅客数は計5万2,481人、車両数は5,073両であったことが分かる。記録のある日数は計130日であることから、1日平均で約40両の車両がノンプラードウックから泰緬鉄道に入っていたことになり、

列車本数にして2本とプレットの調査よりもやや少ないことになる¹⁸。なお、対象期間を含む1943年11月から1944年末までにノンブレードックに到着した車両数は1日平均80両となり、このうちの半数程度が泰緬鉄道に入線していたことになる¹⁹。

表4 泰緬鉄道ノンブレードック発の輸送品目(物資輸送報告ベース)(1944年5月～11月)

旅客		
種別	人数(人)	備考
兵士	52,061	
労務者	420	マレー人
計	52,481	
使用車両(2軸車)		
品目	車両数(両)	備考
旅客	1,247	
自動車	835	
二三輪車	19	
軍事車両	26	
大砲	78	
軍馬	60	計397頭
食料	2	
物資	1,257	
金属類	50	
機械類	34	
軍需品	180	砲弾、弾薬など
医薬品	10	
木材	19	
レール	19	
建設資材	16	
鉄橋	103	
石油	564	
混載	1,801	
計	5,073	

出所:NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/15より筆者作成。

輸送品目については、混載が最も多く全体の約3分の1を占めているが、これは一時報告が粗くなり、全体の車両数と積まれている貨物のみが記されていたために分類不能となったものが多いためである。これを除けば旅客と物資がそれぞれ1,200両程度と最も多くなり、次いで自動車、石油となっていることが分かる。プレットの報告と比較すると、軍需品や食料が少ない感があるが、これは内容物の判別が不明なために単に物資と記録されたか、あるいは混載に分類されたためであろう。バンコク駅での物資輸送報告もそうであるが、タイ側は日本側には内密にこのような記録をとっていたものと考えられること

から、自動車のように一見して積荷が分かる場合もあれば、箱に梱包されて有蓋車に積み込まれた場合など、内容物の把握が難しい場合も少なからず存在したはずである。

バンコクでの物資輸送報告は到着貨物も対象としていたが、この泰緬鉄道での調査は下り列車、すなわちタイからビルマへの輸送のみを対象としており、ビルマからタイに到着する輸送については全く記述がない。これは、ブレットなど当時の泰緬鉄道の調査結果でも同様である。このため、ビルマからタイへの輸送については、上述の3つの情報源から泰緬発の輸送を抽出して、その輸送状況を推測する以外に方法はないのである。

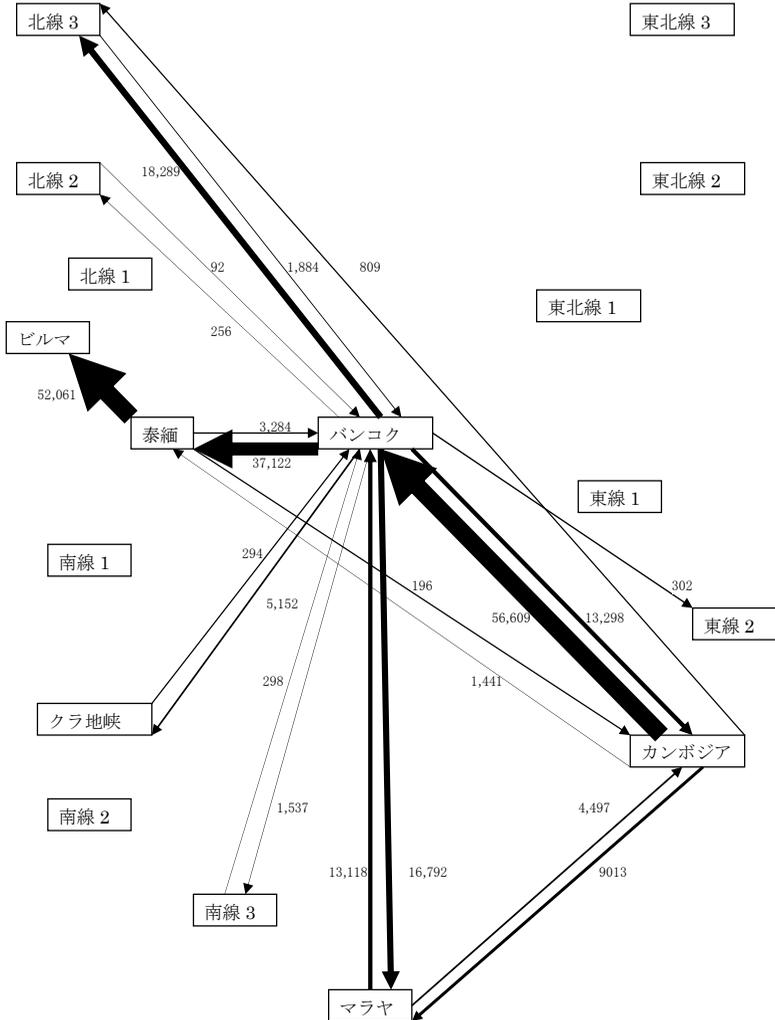
2. 旅客輸送の状況

(1) 日本兵

戦時中の軍事輸送での旅客輸送では、当然のことながら兵士の輸送がその中心となった。図1は、物資輸送報告から集計した兵士の輸送状況をまとめたものである。運行予定表と請求書からも兵士の輸送に使用した車両数は若干得られるが、図が煩雑になるためここでは省略してある。この図を見ると、最も輸送量が多い区間はカンボジアからバンコクへの区間となっていることが分かる。泰緬からビルマへの輸送量が次いで多いが、この泰緬～ビルマ間の輸送はバンコクでの物資輸送報告とは対象期間が若干ずれており、しかも計4ヶ月間と短いことに留意する必要がある。単純に計算すれば、バンコク発着分の報告期間は泰緬鉄道の約4倍であるから、泰緬からビルマへの輸送数は約20万人となる²⁰。

一方で、バンコクから泰緬への輸送量は3万7,000人程度であり、この図から判別する限りにおいても、泰緬からビルマへの輸送量よりも少ないことから、泰緬からビルマへの輸送はバンコク経由のルート以外にも存在したことになる。それは、この図には表れていないマラヤからの輸送であった。マラヤか

図1 兵士の輸送状況（物資輸送報告ベース）（単位：人）



注：50人未満の輸送区間は省略してある。

出所：表1に同じ。

ら泰緬への車両到着数は、泰緬鉄道建設（1942年7月～1943年10月）には週平均144両、泰緬鉄道開通期（1943年11月～1944年12月）には同じく238両であった〔柿崎 2010: 64-66〕。実際に、当時の日本兵の回想記録からも、シンガポールからノーンプラードウック経由でビルマに入った事例も確認される²¹。このため、物資輸送報告が利用可能であった期間に限定すれば、最も輸送量が多かった区間は泰緬からビルマへの輸送、すなわち泰緬鉄道経由の兵員輸送であったことになる。

この時期は、インパール作戦のためのビルマ戦線向けの兵員輸送が最も盛んな時期であった。このため、シンガポールやサイゴンから鉄道経由でノーンプラードウックに到着し、泰緬鉄道経由でビルマに入るルートがもっとも重要なルートであった〔Ibid.: 65-66〕²²。この泰緬鉄道を補完するルートとしてチュムポンからのクラ地峡鉄道が建設され、さらに北線3区間のラムパーンから既存の道路を用いてシャンに入るルートも利用された。図1からはクラ地峡向けの輸送は5,000人程度とそれほど多くはないが、北線3区間へは約1.8万人とそれなりの輸送量が存在していることが分かる。北線3区間向け輸送はサイゴン経由が中心であり、バンコクを経由することから物資輸送報告に現れるのに対し、クラ地峡経由はマラヤから入る輸送が多く、バンコク経由はむしろ少数派であったものと考えられる²³。柿崎が明らかにしたように、タイの鉄道の主要な任務はビルマ戦線の補給輸送であったが、兵士の輸送状況からもそれは裏付けられよう〔Ibid.: 72-73〕。

なお、図1には反映されていないが、物資輸送報告や運行予定表に記載された兵士輸送には、兵士でない文民や負傷兵の輸送と明記されたものが存在していた。例えば、1943年12月にはノーンプラードウックからバンコクまで女性60人が、1944年4月には中国人女性がバンコクからパーダンベールまで40人輸送されていた²⁴。また負傷兵の輸送と書かれている事例もあり、物資輸送報告の対象期間中に、バンコクからサワーイドンケーオ（カンボジア国境）へ計830人の負傷兵が輸送されていた。負傷兵や病人の輸送について

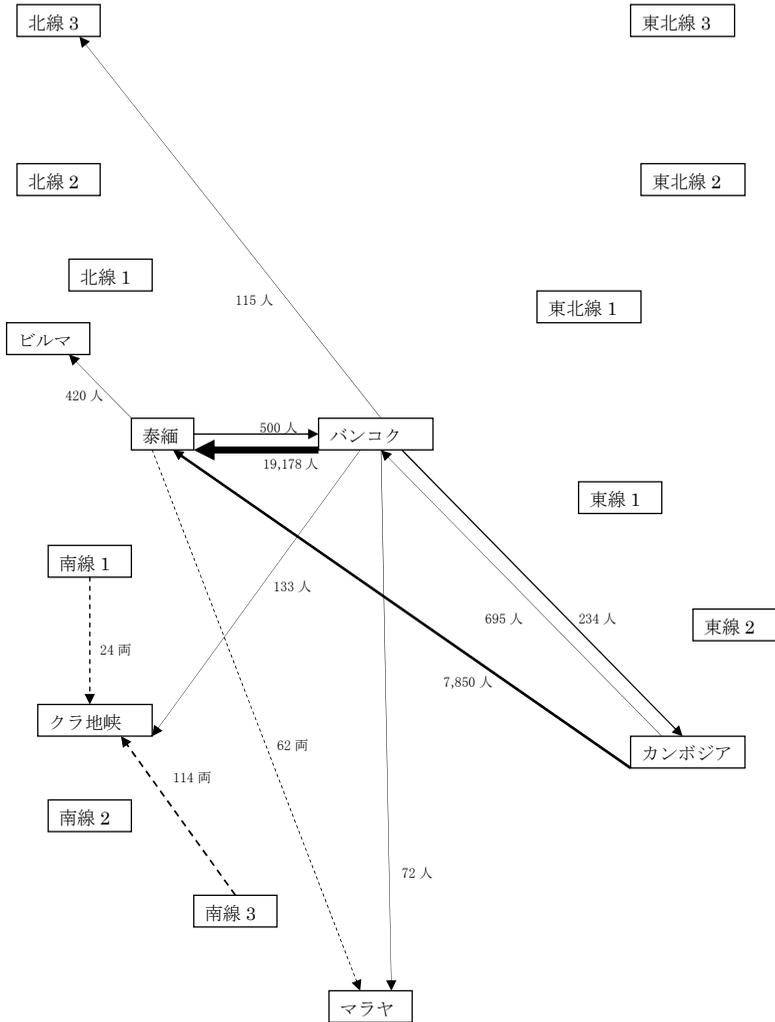
ては運行予定表に記載されている場合もあり、1942年2月から5月にかけて北線2区間のサワンカロック、ピッサヌロックからバンコクへ向けて負傷兵の輸送車両が計42両、1944年5月から8月にかけてバンコクからマラヤへ向けて病人輸送の車両が計45両運行されていた²⁵。このように、若干ではあるが、当時の旅客の真の姿を髣髴とさせるような事例も存在している。

(2) 労務者

労務者の輸送量は、表1の物資輸送報告ベースの数値で見ると約2.9万人と、兵士に次いで多くなっていた。図2はこの物資輸送報告ベースの数値と、列車運行表ベースの数値をまとめたものである。前者は実線を用い人数にて表されるのに対し、後者は点線で車両数にて示されている。これを見ると、労務者の輸送量が最も多いのはバンコクから泰緬への輸送で、約1.9万人と物資輸送報告ベースの輸送量の約3分の2を占めていることが分かる。次いでカンボジアから泰緬へも7,850人が輸送されており、労務者の輸送はバンコクあるいはカンボジアから泰緬への輸送が中心であったことが分かる。なお、泰緬からビルマへの輸送量は420人しかいないが、これは泰緬鉄道開通後の数値であるために少なくなっているものと思われる。

泰緬鉄道の建設に使用されたのは連合軍捕虜が有名であるが、アジア人労務者も多数使用されていた。吉川はその数を約22万人としているが[吉川2008: 261]、うち半数がビルマ人であったことから、タイ経由で入ったのは10万人程度であったことになる。ブレットの調査によると、マラヤ、ジャワ、タイ、仏印からの労務者は計9万1,112人とされており、うち建設中に約7万人、完成後に約2万人が送られてきた[Brett 2006: 197]。ビルマ側の労務者数が別に約9万人と記載されていたことから、これらがタイ側から泰緬鉄道の建設現場に入った人数と考えてよからう。図1の泰緬着の労務者数は合計2.7万人ほどであるから、少なくともこの3倍の数の労務者が到着していたはずである。これらの労務者も、兵士と同じくマラヤから直接輸送されてきた

図2 労務者の輸送状況 (物資輸送報告・運行予定表ベース)



注：実線は物資輸送報告、点線は運行予定表ベースの数値である。

出所：表 1、表 2 に同じ。

ために、物資輸送報告には現れていないものと思われる。

一方、運行予定表ベースの輸送については、クラ地峡への輸送が計 138 両分と全体の 3 分の 2 を占め、残りは泰緬からマラヤへの輸送であった。クラ地峡への輸送は、クラ地峡鉄道建設のための労務者輸送であった。日本軍はクラ地峡鉄道の建設のために、1943 年 8 月から 9 月末までに 3 万人の労務者をマラヤ方面から輸送するとタイ側に伝えていた²⁶。しかし、図 2 に表示されている輸送は、マラヤからクラ地峡への輸送ではなく、南線 1、3 区間からの輸送であり、乗客はタイ人労務者であった。タイ側では日本側からの労務者提供の依頼を受けて、主として南部から労務者を派遣しており、1943 年 11 月末の時点でその数は 3,564 人に上っていた²⁷。運行予定表に記録されているクラ地峡着の労務者輸送は、いずれも 1943 年 11 月の輸送であり、これらのタイ人労務者の輸送が鉄道側からも確認できる。

泰緬からマラヤへの輸送は、1944 年 5 月と 6 月に 2 例ほど存在する。すでに泰緬鉄道が開通した後であることから、建設に従事した労務者の送還とも考えられるが、おそらくはもっと数は多かつたはずである。吉川はタイ側で使用されたアジア人労務者 10 万人のうち、3 分の 1 が逃亡、3 分の 1 が死亡、残る 3 分の 1 が帰還できたことになることと記しているが [吉川 1994: 232]、1 両に 50 人乗ったとしても 600 両の車両が必要となる。運行予定表が示す数値は、おそらくその氷山の一角なのであろう。

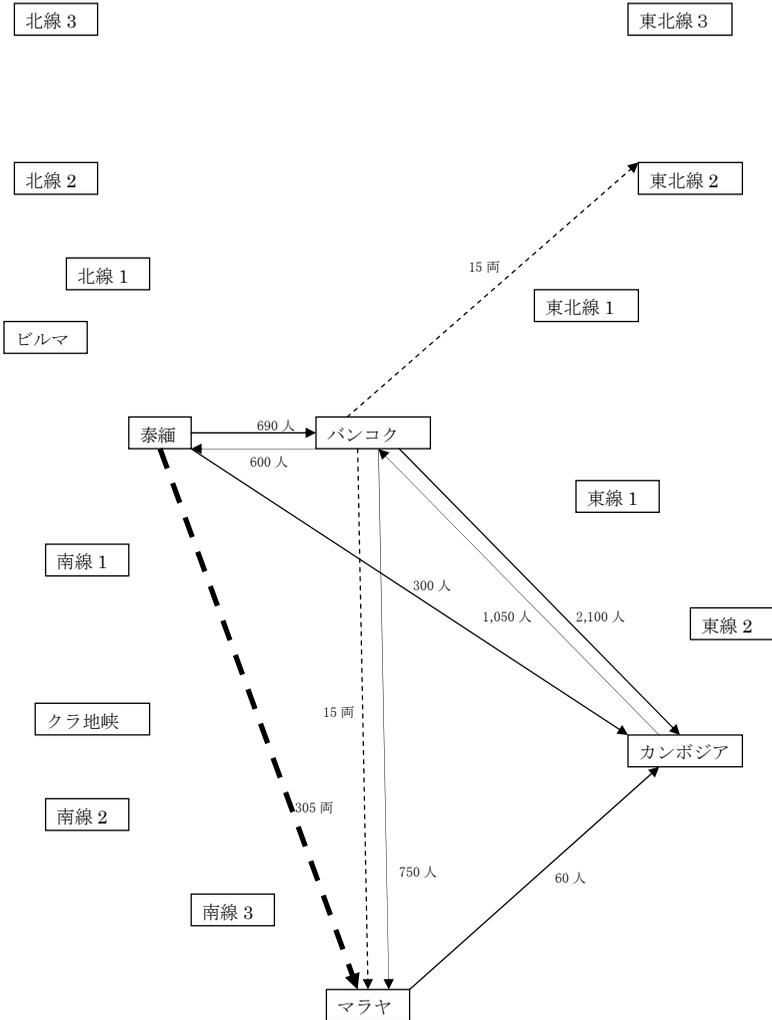
なお、この労務者の数値には、輸送護衛用に雇われていた労務者の人数も含まれていた。泰緬鉄道やクラ地峡鉄道建設のための労務者輸送は一度に大量の輸送となるが、輸送護衛用の労務者は数人単位で乗車していた。例えば 1944 年に入ってほぼ毎日行われていたバンコクから泰緬への新輸送には、通常貨車 7 両に労務者 2 人が乗車して護衛していた。おそらくは輸送途中での盗難防止の目的であると思われる、通常は日本兵が護衛するのが普通であったが、労務者がその任務に付く場合もあった。

(3) 連合軍捕虜

連合軍の捕虜の輸送量は、表 1 では約 5,500 人と最も少なくなっていたが、泰緬鉄道での捕虜の使用状況からすれば、はるかに多くの捕虜が輸送されてきたはずである。図 3 は捕虜の輸送状況を示したものであり、労務者と同じく物資輸送報告ベースは人数にて、運行予定表ベースは車両数にて表記してある。これを見ると、物資輸送報告ベースではバンコクからカンボジアへの輸送が 2,100 人と最も多くなり、以下カンボジアからバンコクへ、バンコクからマラヤへの順に多くなっている。運行予定表ベースでは泰緬からマラヤへの輸送が目立ち、この図では泰緬への捕虜輸送よりも、むしろ泰緬からの輸送のほうが目立つ状況である。

泰緬鉄道の建設に従事させられた捕虜の数は、ブレットの報告によると計 6.2 万人程度となり、うちタイ側から入った数は 5.1 万人であった [Brett 2006: 194-195]²⁸。5.1 万人のうち仏印からの 700 人以外はマラヤから送られており、マラヤ方面から鉄道で到着していたはずである。吉川はタイ側の記録を集計し、1942 年 10 月と 11 月にシンガポールからバーンポーンに到着したイギリス人捕虜は計 1 万 5,950 名であり、ほぼ同人数が泰緬鉄道の建設現場であるカーンチャナブリーへ送られていったとしている [吉川 1994: 113]²⁹。その後 1942 年 12 月から翌年 5 月までの捕虜到着数を集計すると 2 万 3,260 人となることから [Ibid. 111-112]、両者合わせて約 4 万人の捕虜が到着していたことになる³⁰。これらの輸送はバンコクを経由しないことから、やはり物資輸送報告には現れてこない。請求書によると、泰緬鉄道建設期(1942 年 7 月～ 1943 年 10 月)にマラヤからバーンポーンに到着した車両数は、計 4,547 両であり、仮にすべてが捕虜と労務者の輸送で、1 両 30 人ずつ乗車していたとすると、約 13.6 万人が輸送されてきた計算になる [柿崎 2009b: 44]。上述の労務者と捕虜を合わせてマラヤから輸送されてきた人数は少なくとも 12 万人に達したはずであることから、バーンポーン着の車両のほとんどは人の輸送に用いられていたことになろう。

図3 捕虜の輸送状況（物資輸送報告・運行予定表ベース）



注：実線は物資輸送報告、点線は運行予定表ベースの数値である。

出所：表1、表2に同じ。

図3では泰緬からバンコク、カンボジア、マラヤへ向けた輸送が主流であるが、これらは泰緬鉄道建設後の捕虜の移動を示しているものと考えられる。ブレットによると、終戦までにシンガポールに送還された捕虜は計6,340人、日本と仏印に転送された捕虜がそれぞれ8,454人、2,316人であった [Brett 2006: 195-196]。物資輸送報告によると、泰緬からの捕虜の発送は1944年4～5月に、バンコクからカンボジアへは4月、バンコクからマラヤへは6～7月にかけて行われていた。一方、運行予定表によると、泰緬からマラヤへの捕虜輸送は1944年5～6月にかけて行われていた。ブレットはシンガポールへの送還が1944年4月に、日本へは6月から12月にかけて計5回行われたとしていることから、4月から6月にかけての輸送が図3に現れているものと考えられる³¹。

最後に、バンコクから東北線2区間への輸送について検討しておく必要がある。この輸送は1945年2月17日にバンコク港からウボンへ向けて行われており、15両すべてに捕虜が乗車したとすると最低でも500人程度が輸送されたことになる。1945年に入ると東北線への輸送が増えており、週平均で1日35両がバンコクから東北線へ向けて輸送されていた [柿崎 2010: 69]。これは明号処理（仏印処理）とその後のインドシナ防衛作戦、及び東北部の自由タイ秘密基地の襲撃のための準備と思われる、捕虜もそのための建設作業に従事させるために送られたものと思われる³²。

3. 貨物輸送の状況

(1) 移動手段 —自動車と軍馬—

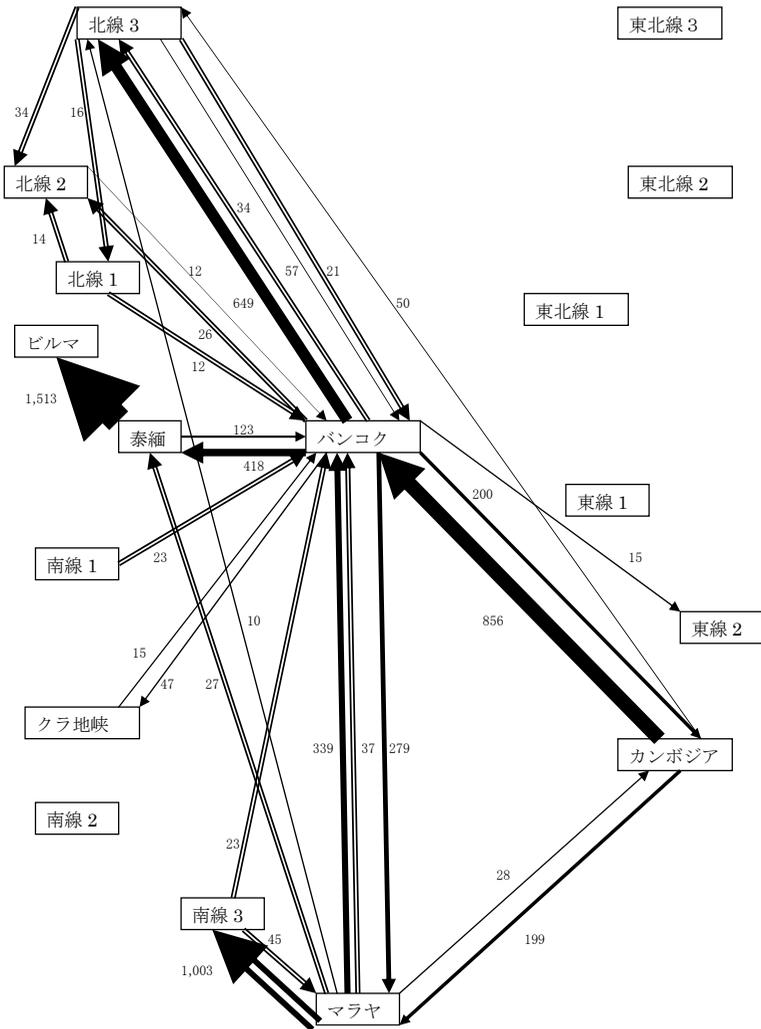
通常軍事輸送で輸送量が多いものといえば、兵士を除けば大砲などの兵器、弾薬などの軍需品、兵士の食料などが想像されるであろうが、自動車や軍馬などの移動手段の輸送も多かった。表1から分かるように、自動車と軍馬の輸送量はそれぞれ3,000両ずつを占めており、牛車・二三輪車、船、航空機といっ

たその他の移動手段も含めれば輸送量は約 7,000 両に達した。そもそも鉄道自体が移動手段であることから、その上に別の移動手段を載せて輸送するのは一見すると無駄に思われるが、鉄道は実際の戦場まで到達していない場合が多いことから、鉄道で輸送された部隊は下車後にこれらの移動手段や徒歩行軍で戦場まで前進する必要があった。本来的には、これらの移動手段の輸送も平時には水運で行われるべきものであるが、鉄道が水運の代替機能を有していた以上、鉄道もこれらの移動手段を輸送しなければならなかった。また、とくにタイでは鉄道に並行するような道路が限られていたことから、遠隔地に自動車を輸送する場合にはごく一般的に鉄道輸送がなされていた³³。

図 4 は自動車の輸送状況を示したものである。運行予定表ベースはわずかであるために省略し、物資輸送報告と請求書ベースのもののみを記載してある。これを見ると、物資輸送報告ベースでは基本的には兵士の輸送と同じくカンボジアからバンコク、バンコクから泰緬と北線 3 区間への輸送が多いことが分かる。量的には泰緬～ビルマ間の 1,513 両が最も多くなっており、兵士の場合と同じく対象期間の差を考慮すると 4 倍の 6,000 両となり、やはり最大の輸送区間となる。図では現れていないが、自動車もバンコク経由よりむしろマラヤから入る量が多かったはずである。一方、二重線で表示された請求書ベースの輸送ではマラヤから南線 3 区間への輸送が最も多くなり、他は小輸送を対象としているのでいずれも 100 両以下の輸送量しかない。

表 1 では自動車の輸送数も記載されていたが、自動車の場合は貨車（2 軸車）1 両につき 1 台しか積載できないことから、輸送車両数がそのまま輸送自動車数を表していると考えられる。すなわち、ノーンプラードウックからビルマ方面は発送された自動車数は、調査対象期間中に計 1,513 台であった。自動車輸送の場合は使用車両が屋根なしの貨車に限定されており、通常は無蓋車か材木車が使用されていた。他に軍馬以外の移動手段、レール、木材、建設資材、鉄橋なども屋根なし貨車で輸送されていたが、おそらく屋根なし貨車を最も多く使用したのがこの自動車輸送であったものと思われる。

図4 自動車の輸送状況（物資輸送報告・請求書ベース）（単位：両）



注1: 10両未満の輸送は省略してある。

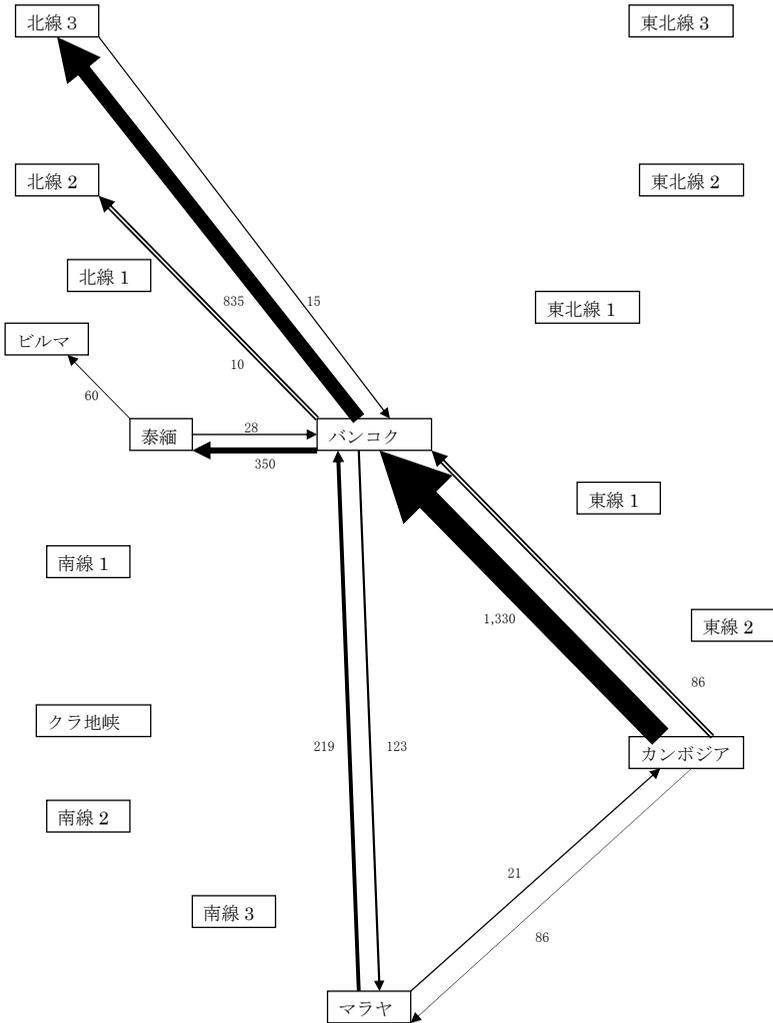
注2: 実線は物資輸送報告、二重線は請求書ベースの数値である。

出所: 表1、表2、表3に同じ。

一方、次の図5は自動車と共に輸送量の多い軍馬の輸送状況を示したものである。これを見ると、カンボジアからバンコクへの輸送が最も多く、次いでバンコクから北線3区間への輸送が多いことが分かる。自動車との違いは泰緬への輸送よりも北線への輸送が多い点であり、軍馬の輸送ではカンボジアからバンコク経由で北線への輸送が中心であったことが分かる。これは、北線3区間のラムパーンから先の進軍の際に軍馬が使われる頻度が高かったためと思われる。ラムパーンからシャン方面への道路は自動車の通行も可能であったが、自動車と燃料の不足で十分に使用できなかったものと思われる³⁴。さらに自動車道路から外れて進軍する際にも、軍馬は重要な役割を果たしたはずである。請求書ベースの輸送で北線2区間への輸送が存在するのも同じ理由であり、請求書ベースの対象期間である開戦直後のビルマへの進軍は北線2区間からモールメインへ向けて道なき道を進んだことから、同じく軍馬が活躍したのとも思われる。

軍馬の輸送については、物資輸送報告の場合ほとんどの事例において輸送頭数が記載されていた。表1を見ると、輸送車両数が3,047両、輸送頭数が1万5,077頭であることから、平均すると1両につき5頭が運ばれていたことになる。タイの鉄道の家畜輸送といえば豚が中心であり、馬の輸送は非常に少なかった³⁵。また、牛など他の家畜の輸送需要も高まったことから、家畜車の不足が顕著となり、通常の有蓋車も多数用いられていた。人間も通気が悪く昼間は鉄板が熱せられて高温になる有蓋車で運ばれていたが、軍馬もまた過酷な旅を強いられたものと思われる。軍馬の飼料も不足したと見え、東北線1区間からバンコクへ向けて干草が輸送されていた³⁶。

図5 馬の輸送状況(物資輸送報告・請求書ベース)(単位:両)



注: 実線は物資輸送報告、二重線は請求書ベースの数値である。

出所: 表 1、表 2 に同じ。

(2) 石油 —製品輸送と空缶輸送—

石油製品の輸送は、表1ではそれほど多くはなかったが、日本軍の軍事輸送では重要な役割を果たしていた。石油は先に見た自動車の燃料として欠かせないものであり、鉄道で自動車を大量に戦地に送り込んだとしても、燃料の石油製品がなければ何の役にも立たなかった。このため、石油製品の輸送は継続的に行われる必要があり、戦地での枯渇は避けなければならなかった。さらに、石油製品は輸送の際に石油缶（ドラム缶）に入れて行う必要があり、他の品目の輸送とは異なり、容積的には全く変わらない空缶を発地に返送する必要があった³⁷。この石油缶の返送が円滑に行われないと、次の石油製品の輸送に支障を来すことから、石油製品の輸送の場合は、往路の製品輸送のみならず、復路の空缶輸送もまた重要な役割を果たしていた。

図6は、石油の輸送状況をまとめたものである。製品輸送と空缶輸送を一括して表示したため、石油製品を実線、空缶を点線としてあり、出所別の区別は数値の表記のみに留めてある。これを見ると、輸送量が最も多いのは泰緬からビルマへの製品輸送であり、次いで泰緬からマラヤへの空缶輸送となることが分かる。バンコク～マラヤ間でもそれなりの輸送が存在し、全体的にバンコク着が製品、バンコク発が空缶の比率が高い。カンボジアからも製品の流入があることから、バンコクからマラヤへの輸送はカンボジアから来たものの継送である可能性が高い。また、クラ地峡からも空缶がマラヤへ送られており、空缶輸送はマラヤ着が圧倒的に多くなっていることが分かる。

マラヤが空缶の着地となっているということは、図に表れない形でマラヤ発の製品輸送が存在したことを意味する。例えば上述のように泰緬鉄道でビルマに到着した石油製品は約5.3万トンであったが、図6を見る限りバンコク発の輸送は少ないことから、大半がマラヤから来たことになる。単純に貨車1両で10トンの石油製品を輸送したと仮定すると、5,300両の貨車が必要となり、そのほとんどがマラヤ発ということになる。同様にクラ地峡へも石油製品は輸送されたはずであり、兵や捕虜などの人の輸送と共に、シンガポールから来る

南線上り列車の主要な積荷はこの石油製品であった可能性が極めて高い。

また、同じく図には現れていないが、泰緬発の空缶はほとんどが泰緬鉄道で輸送されてきたもの、言い換えればビルマから到着したものであった。泰緬鉄道のり列車の積荷に関する資料は少ないと述べたが、おそらく石油の空缶がこの上り列車の主要な積荷であったものと思われる。表4では石油の輸送量は564両となっているが、実際には混載に分類されたもので積荷に石油が含まれているものは数多く存在した³⁸。このため、究極的には製品輸送と同じ量の空缶が輸送されていたこととなり、兵の撤収以外にめぼしい輸送需要がなかったと思われるビルマからタイへの輸送において、空缶の占める比重は高かったものと思われる。

なお、石油輸送については、もう1つ運行予定表から判別する輸送が存在する。運行予定表では発駅にAPCというものがあり、これはアジア石油社(Asiatic Petroleum Company)のことであった³⁹。チャオプラヤー河畔の貨物駅メーナム付近に存在したこの会社の油槽所にあった引込み線と思われ、ここから発送された貨物は石油製品であった可能性が高い。これをまとめたものが、表5となる。これを見ると、APC発の輸送は1942年の2月から9月までに限られており、マラヤへ210両と最も多く、次いでバンコク市内着が続いている。北線関係はビルマ戦線向けの輸送であったと思われ、おそらくは9月までに備蓄された石油はすべて搬出されたようであり、以後はAPC発の輸送は存在しない。このため、1942年後半以降はタイの民間需要用にせよ、日本軍の軍需用にせよ、石油はすべてシンガポールから輸送する必要が生じたのであり、タイは水運で、日本軍は主に鉄道でこれを輸送していたのであった⁴⁰。

表5 APC発の石油輸送量の推計(1942年)(単位:両(2軸車))

月	マラヤ	北線2	北線3	バンコク	計
2	-	20	19	-	39
3	38	53	37	8	136
4	46	-	79	39	164
5	48	-	-	45	93
6	-	-	-	20	20
7	78	-	-	14	92
9	-	-	-	36	36
計	210	73	135	162	580

注:列車運行表のAPC発の貨車数を集計したものである。なお、他に3月に東線カンボジア行が10両存在する。

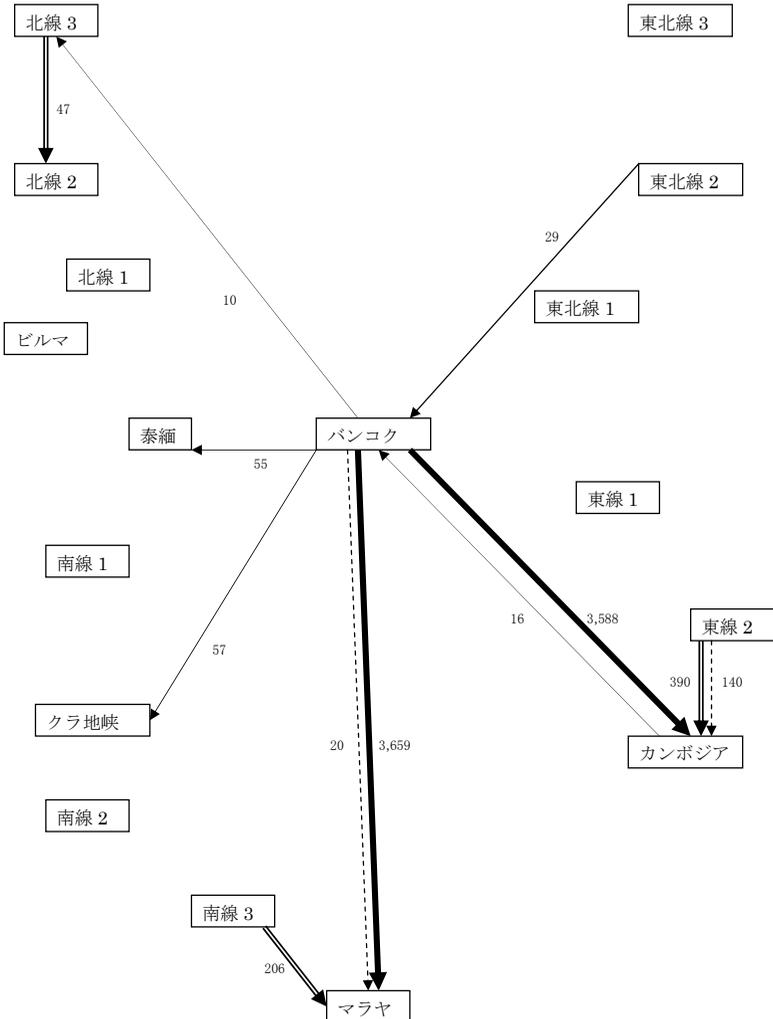
出所:表2と同じ、より筆者推計。

(3) 米 一水運の代替輸送一

タイの最も重要な輸出品目であった米は、軍事輸送の中でも最も重要な輸送品目の1つであった。表1からも分かるように、米の輸送量は物資輸送報告ベースでも7,000両を越えており、内容の不均質な物資を考慮しなければ事実上最大の輸送品目であった。とくにバンコクからマラヤへの米輸送の存在は既に知られており、吉川や倉沢も言及していた。倉沢は当時の日本軍の記録から鉄道でマラヤに到着した米の量も記載しており、1943年4～11月の総量は3万1,755万トンであった [倉沢 2001: 145]。

図7は米の輸送状況を示したものであり、物資輸送報告、運行予定表、請求書ベースの3つの情報源からの米輸送を1つにまとめたものである。これを見ると、バンコクからマラヤとカンボジアへ向けて、ほぼ同程度の米輸送が存在していることが分かる。それ以外には請求書ベースで南線3区間からマラヤへ、東線2区間からカンボジアへの輸送が存在しており、タイからマラヤ、カンボジア方面への輸送が中心であったことが分かる。これまで見てきた輸送は主にカンボジアやマラヤから泰緬、バンコク、あるいは北線に向かっていったことから、米の輸送は輸送方向が完全に逆となっていた。なお、物資輸送報告では1943年中はバンコク駅発着分のみを対象としていたことから、トンブリー駅発となるマラヤへの米輸送は反映されていない。

図7 米の輸送状況（物資輸送報告・運行予定表・請求書ベース）（単位：両）



注1：10両未満の輸送は省略してある。

注2：実線は物資輸送報告、点線は運行予定表、二重線は請求書ベースの数値である。

出所：表1、表2、表3に同じ。

バンコクからシンガポールへの米の発送は、1942年5月に始まっていた⁴¹。この南線を用いた米の輸送はトンブリーを発駅としており、通常有蓋車25両程度で運行されていたことから、運行予定表からもその存在が容易に判別できる⁴²。このため、運行予定表のトンブリー発マラヤ着の車両数をまとめたものが表6となる。これによると、1942年5月から始まった輸送は同年末の水害で一時中断され、その後1943年半ばにも一時的に中断された後は1945年1月まで続いていることが分かる。1945年1月以降はトンブリーからパーダンベールへの直通列車がなくなることから米輸送の有無は判別しないが、少なくとも判別する限りにおいて発送量は計1万8,678両、重量にして約18.7万トンに達していたことになる。

また、マラヤでは南部からの米輸送も行われていた。南部最大の米どころはナコーンシータマラート県のパークパナンであり、ここからパークパナン川をさかのぼって南線との交点となるチャウアトが米の発送駅となっていた。タイ側でも、1943年8月にチャウアトからマラヤへの米輸送の存在が同盟国連絡局に報告されている⁴³。このチャウアト発の輸送を請求書から集計したものが、表6の南線3区間発の数値となる。こちらも常に輸送が存在するわけではないが、1943年末までに計896両分が発送されていた。

これを合わせると、少なくとも1944年までにマラヤへ鉄道輸送された米は20万トン弱であったことになる。倉沢[2001]の1943年4月から11月までの輸送量と比較すると、大まかな数値の増減の傾向は合うものの、数量は必ずしも一致しない。表6では同期間のマラヤ着の輸送量は4,624両、量にして4万6,240トンとなり、倉沢の数値よりも多くなることから、トンブリー、チャウアト発の他の輸送が存在したか、あるいは1両に10トン未満しか積載しない事例があった可能性も考えられる。それでも、バンコクからマラヤへの輸送の中で、米輸送が占める比率は高かった。米輸送が開始された1942年5月25日から南線が寸断される1945年1月までに、バンコクからマラヤへの輸送に従事した車両数が計3万3,502両であるのに対し、トンブリー駅発の

表6 米輸送量の推計(1942~45年)(単位:両(2軸車))

年	月	マラヤ着			カンボジア着			計	
		バンコク発	南線3発	計	バンコク発	東線2発	計		
1942	3		-	-		25	25	25	
	5	71		71				71	
	6	1,371		1,371				1,371	
	7	1,164		1,164				1,164	
	8	1,113		1,113		296	296	1,409	
	9	852		852		28	28	880	
	10					560	560	560	
	11					340	340	340	
	12	64	60	124		58	58	18	
	1943	1	360	158	518				518
		2	660	141	801		2	2	803
		3	1,175	40	1,215				1,215
4		1,289		1,289				1,289	
5		1,160		1,160				1,160	
6		875		875				875	
7			30	30				30	
8			86	86				86	
9			29	29		371	371	400	
10		369	76	445		464	464	909	
11		558	152	710		580	580	1,290	
12		2	69 124	393		433	433	826	
1944	1	473		473	56		56	529	
	2	606		606	16	8	168	774	
	3	700		700	330		330	1,030	
	4	408		408	775		775	1,183	
	5	636		636	6	75 2	677	1,313	
	6	493		493	53	4	534	1,027	
	7	564		564	664	1	665	1,229	
	8	520		520	386	3	389	9	
	9	597		597		3	3	600	
	10	775		775		240	240	1,015	
	11	700		700		392	392	1,092	
	12	82	6	826		432	432	1,258	
1945	1	30		30				30	
計		18,678	896	19,574	3,588	4,230	7,818	27,392	

注1: マラヤ行はバンコク発はトンブリー発、南線3発はチャウアト発の輸送量を、カンボジア行きの東線2発は、東線2区間内各駅発の輸送量を集計したものである。

注2: カンボジア着のバンコク発は、物資輸送報告から判別したものを対象としてある。

出所: 表1、表2と同じ、より筆者推計。

車両数は計1万8,678両と全体の56%を占めていた。すなわち、この間にバンコクを出た南線下り列車の積荷の半分以上が米であったことになる。

また、カンボジアへの米輸送も存在していた。マラヤへの米輸送にやや遅れて、日本軍は1942年8月からバツタンバン付近の米をプノンペンに輸送するとタイ側に伝えていた⁴⁴。表6から分かるように、この年の8月から東線2

区間からカンボジアへの輸送が始まっていた。米はバットバン以外の小駅からも発送されており、一部は運行予定表や請求書からも確認できることから、表6では東線2区間からカンボジアへの輸送をすべて米輸送と仮定してある。米の収穫時期のみに出現したこの輸送は1944年末までに計3回行われており、総輸送量は約4万トンであった。

カンボジアへの米輸送は、バンコクからも行われていた。表6のバンコク発の数値は物資輸送報告によるものであり、これを見ると8月までに計3,588両が発送されていたことになる。物資輸送報告は1943年2月から始まっているが、1943年中はカンボジアへの米輸送は全く存在しないことから、この輸送は1944年1月から始まったことになる。1月から報告の終わる8月16日までのバンコク発カンボジア行の総輸送量は計6,519両であることから、全体の55%が米輸送であったことになる。この間の輸送量は、泰緬鉄道建設期には週26両しかなかったに対し、泰緬鉄道開通期（1943年11月～1944年12月）には144両と大幅に増えていた。その後1945年も同程度の輸送量を維持することから、1944年8月以降もバンコクからカンボジアへの米輸送は続いたものと思われる。輸送品目が判別しなかった東線のバンコクからカンボジアへの輸送であるが、少なくとも1944年以降の中心は米であった。

戦前のタイの鉄道の最大の輸送品目は米であり、1935/36年には鉄道輸送量の約45%である64万トンを輸送していた[柿崎2009a: 162]。米輸送の中心は東北部、北部といった内陸部から外港バンコクへの輸送であり、水運の代替ではなくむしろ補完するものであった。戦争によって日本軍の軍事輸送が始まったことで輸送力不足が生じ、従来の内陸部から外港への米輸送は停滞することとなったが、実際には水運の代替としての米輸送が新たに発生したことから、従来の北線と東北線から南線と東線へと輸送ルートは異なったものの、戦時中の鉄道の主要な輸送品もまた米となったのである。

4. 軍事輸送の実像

(1) 多岐にわたる輸送品目

これまで見てきたように、日本軍の軍事輸送の内容は、極めて多岐にわたることが確認された。軍事輸送という言葉からは、通常は兵員と武器などの軍需品の輸送しか想起されないが、実際には表1～3に示されていたように一般輸送と同じような様々な旅客や貨物が輸送されていたのである。

旅客輸送については、日本兵の移動のみならず、労働力としての労務者や捕虜の輸送が少なからず存在していた。その主要な目的地は泰緬鉄道やクラ地峡鉄道の建設現場であり、戦争を遂行するための輸送路の確保がそのような輸送需要を生み出したのであった。本来の軍事輸送における旅客輸送は戦闘員である兵の輸送が中心となるはずであるが、タイの場合はこれらの鉄道建設に多数の労働力を必要とし、しかも近隣からの調達が無理であったことから、軍事輸送の中に労働力の輸送が含まれることになったのである。すなわち、直接戦闘に必要な戦闘要員の輸送に加えて、間接的に必要な労働力の輸送が少なからず存在していたのである。

しかし、貨物輸送に使用された車両は、ほとんどの場合貨物輸送を目的とした貨車であったことから、輸送される人々は劣悪な旅を強いられていた。初期においては若干の客車も使用されたが、末期には客車の使用はほとんどなくなり、一般の兵や労務者、捕虜は貨車で輸送される場合がほとんどであった⁴⁵。貨車は窓もなく換気もよくないことから、通常はドアを開け放して乗車していた。上述したように1両に30～50人が乗車することが普通であったことから、狭い貨車の中はかなり過密な状況であった。その上、彼らが携行する物資も一緒に積まれていたことから、長時間に及ぶ貨車の旅は非常に過酷なものであったことが想起される⁴⁶。

一方、貨物輸送については、軍需品以外の様々な物資の輸送が大きな特徴で

あった。表に示されていたように、食料品から燃料、建設資材に至るまで、ありとあらゆるものが軍用列車によって「軍需用」として輸送されていた。これはすなわち、軍事作戦を行うために兵が進軍して戦闘を行うためには、直接戦闘に必要な武器や弾薬などの軍需品のみならず、兵の食糧、輸送用の自動車や馬、さらには輸送手段を動かすための石油など、間接的に必要となる様々な物資を輸送しなければならなかったことを示している。そして、表1からも分かるように、このような間接的に必要な物資の輸送のほうが実は直接戦闘に必要な軍需品よりもはるかに輸送量は多かったのである。

このため、タイ側は日本軍が本当に「軍需用」の物資のみを輸送しているのかどうか疑念を抱くようになり、日本側に対して軍用列車で「軍需用」の物資以外のモノを運ばないよう何度も申し入れをしていた。とくにバンコクからマラヤへの米輸送については、タイ側は必要以上に鉄道車両を浪費してタイ側が利用できる車両を少なくしているとし、日本側に対して車両の返還を求めている⁴⁷。また、車両の浪費のみならず、関税の徴収の面からもタイ側は軍用列車における「民需用」の物資の輸送を行わないよう求めている⁴⁸。日本側からすれば、一見「民需用」に見える物資も間接的には軍事作戦を支えている必要不可欠な物資であったものの、タイ側から見れば日本側が主張する「軍需品」の範囲は必要以上に広がったのである。表1～3に示された様々な輸送品目が、それを端的に示しているのである。

(2) 軍事輸送の特異性

一見すると一般輸送とさして変わらないような軍事輸送の輸送品目であったが、実際にはタイにおける平時の一般輸送とは異なる面が多数存在した。それは輸送品目と輸送区間の双方で見られ、結果として使用される車両や輸送が集中する区間が大きく異なる事例を生み出した。

例えば、自動車は平時に比べて輸送が大幅に増加した品目の1つである。1935/36年の自動車(車両及び部品)の輸送量は計4,181トンであり、単純

計算すると貨車 418 両分ということになる [SRSR(1935/36): Table 12]。ところが、表 1 の数値のみでも、自動車の輸送に使用された貨車は計 3,335 両となっていた。タイの道路整備が遅れたことから、バンコクと地方の間で自動車を鉄道輸送するような需要は戦前から存在したが、その量は極めて限定的であった。そこに日本軍が大量の自動車をタイ国外から持ち込み、さらにビルマへと輸送しようとしたことから、タイの鉄道における自動車輸送が急増したのである。

また、馬の輸送も同様に平時に比べて輸送量が大きく増加していた。上述したように戦前のタイの鉄道における主要な家畜輸送は豚輸送であり、馬の輸送はほとんど存在しなかった。このため、日本軍が主にカンボジア方面から持ち込んだ馬のビルマ向けの輸送は、タイの鉄道が経験した初めての本格的な馬の輸送であった。日本軍の軍事輸送からは外れるが、日本軍が食用として大量の牛肉の調達を求めていたことから、実は戦時中には牛の鉄道輸送も平時より大幅に増加していた⁴⁹。このため、戦争中の家畜輸送は平時とは大きく異なる状況が出現していたのである。

タイ側にとっては「民需品」とも捉えられた米の輸送は、戦前からのタイの鉄道の主要な任務であった。その点では、自動車や馬の事例とは異なり、新たな輸送品目ということにはならない。しかし、戦前との決定的な違いは、その輸送区間であった。平時は北部や東北部といった内陸部から輸出港バンコクへの輸送が中心であり、主要な輸送区間は東北線と北線であった。ところが、日本軍の米輸送はバンコクからマラヤやカンボジアに向けて行われており、輸送区間は南線と東線に集中していた。すなわち、平時においてはバンコク港から船で輸送されるはずの米が、鉄道でバンコクから発送されていたのである。

このような軍事輸送の特異性は、タイの鉄道に大きな影響を与えることになったはずである。自動車輸送に大量の無蓋車や材木車といった屋根なしの貨車が充当されたことで、これらの車両に依存していた木材輸送は大きな影響を受けた⁵⁰。また、馬輸送の急増は家畜車の不足を招き、一般の豚輸送にも大きな影響を与えることになったほか、本来家畜輸送には用いられない通常の有蓋

車も馬輸送に駆り出されることになった。石油製品輸送も石油空缶の返送も有蓋車に依存しており、新たに始まったバンコクからマラヤやカンボジアへの長距離の米輸送は、さらに多くの有蓋車の需要を生み出した。日本軍はマラヤや仏印の車両も使用したが、それだけでは抜本的な解決には至らず、戦争中を通して車両不足は常にタイの鉄道を悩ませていたはずである⁵¹。すなわち、それまで存在していた文民用の一般輸送と新たに発生した軍事輸送とを両立させることは、タイの鉄道にとって非常に大きな負担となっていたのである。

おわりに

本論は、第2次世界大戦中に日本軍がタイの鉄道を用いて行った軍事輸送について、タイ国立公文書館に保管されている物資輸送報告、軍用列車運行予定表、軍用列車運行に関わる請求書の3つの資料から判別した旅客や貨物の輸送品目を分析することを目的とした。旅客輸送については、利用可能な資料の対象時期の影響もあり、泰緬鉄道方面への輸送が中心であった。日本兵についてはカンボジアからバンコクへと、泰緬からビルマ方面への輸送が多く、主にインパール作戦向けの部隊輸送が反映されていた。労務者の輸送については物資輸送報告ベースではバンコクから泰緬向けが最も多く、他に運行予定表ベースではクラ地峡横断鉄道建設のためのタイ人労務者の輸送が確認された。捕虜についてはバンコク経由の輸送に限定されたことから、物資輸送報告ではカンボジア～バンコク～泰緬間の輸送しか確認されないが、運行予定表からは泰緬からマラヤへの捕虜の返送が見られた。

一方、貨物輸送については、移動手段については自動車と馬で異なった傾向が見られた、自動車は泰緬からビルマ方面が圧倒的に多く、次いでマラヤから南部へ、カンボジアからバンコクへ、バンコクから北線への輸送が続いていた。馬については、大半がカンボジアからバンコクへと、バンコクから北線へ向けて輸送されており、シャン経由のビルマ進軍に用いられたことが確認でき

た。石油製品については、やはり泰緬からビルマへの輸送が最も多くなっていたが、泰緬からマラヤへの石油空缶の返送も少なからず存在しており、石油製品輸送の場合は空缶の返送という輸送需要が逆方向に発生していたことが確認された。米についてはバンコクや南部からマラヤ方面への輸送が多かったものの、カンボジア方面への輸送も少なからず存在しており、戦前とは輸送経路は異なるものの、戦時中も米はタイの鉄道の主要な輸送品目であり続けたことが判明した。そして、これらの軍事輸送の輸送品目を総括すると、兵と軍需品に限らず非常に多様な旅客や貨物が輸送されており、それは平時の一般輸送とは異なる特異なものであったことが確認された。

本論では軍事輸送の輸送品目に焦点を当てて分析を行ったが、請求書からはタイ側の一般列車を利用した日本兵の移動状況を解明することも可能である。部隊の移動のような大規模な移動の場合には軍用列車が通常用いられていたが、少人数の移動の際は一般列車に乗車しての移動も行われていた。このため、請求書から判別できる日本軍の旅客輸送状況を解明することで、タイ国内での日本兵の移動の状況がさらに具体的に解明されることが期待できる。また、このような日本軍の軍事輸送がタイ側に具体的にどのような影響を与えたのかを解明することも、今後の重要な課題となろう。

(本論は平成 24 年度科学研究費補助金による研究成果の一部である)

註

1 各区間に含まれる駅は、北線 1: クローンランシット～カオトーン、バーンパーチャー～ムアクレック間、北線 2: ノーンプリン～パートンブン、サワンカローク支線、北線 3: カオプルン以北、東北線 1: クラードン～タノンチラ間、東北線 2: バーンパライ以東、東北線 3: バーンコ以北、東線 1: プレーン～アランヤプラテート間、東線 2: セーリールンロット～クラムパック間、カンボジア: サワーイドーンケーオ、バンコク: バンコク (フアラムポーン) ～ドーンムアン間、バンコク～クローンルアンペン間、メーナム支線、トンブリー～サーラータンマソップ間、バーンスー～タリンチャン間、南線 1: サーラーヤー～ファイサック間 (ノーンプラードウック、バーンポーン除く)、泰緬: ノーンプラードウック、バーンポーン、南線 2: カオチャイラート～クローンチャン間 (チュムポーン除く)、クラ地峡: チュムポーン、南線 3: トウンソン～コークサヤー、バーンターコイ間、カンタン支線、ナコーンシータマラート支線、ソクラー支線、マラヤ: パーダンベサール、スガイコーロック、である。なお、第 4 期のみ南線 1 区間は泰緬を境に南北に二分してある。

2 開戦後に日本側の要求に対応する組織としてタイ側は合同委員会を設置し、これを日本軍との調整機関とした。この委員会は日本側では日泰政府連絡所と呼ばれていた。その後、1943 年 3 月にこの委員会を同盟国連絡局 (Krom Prasan-ngan Phanthamit) に改組した。詳しくは、吉川 [2010] pp. 131-164 を参照。

3 NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/15 “Prasoetsi thung ? . 1943/02/09” 彼によると、このような直通列車は 1 月 15 日から運行されているとのことであった。

4 例えば北部のチエンマイ～ラムパーン間などの輸送も含まれるようになったが、遠隔地発着の輸送の場合は「報告未着」と書かれており、輸送品目は判別しない。

5 初期の一覧表形式と異なり、バンコク市内のバンコク駅以外発着の輸送 (例えばトンブリー駅発) も含まれている。ただし、3 月 1 日～7 日、3 月 14 日～27 日分は欠落している。

6 回送列車の場合は車両数が記載されていない例が多いことから、実際の対象車両数はもっと多くなるはずである。

7 表 2 の原資料より筆者が集計した数値である。ただし実際にはマラヤ発の輸送は運行予定

表には含まれていなかったことから、日本軍の総使用車両数はより多くなったはずである。
詳しくは、柿崎 [2010] p. 59 を参照。

8 物資輸送報告の存在する日数は、計 512 日である。

9 分類上は捕虜と労務者以外をすべて兵士と区分したため、若干の文民も含まれている。

10 ただし、物資の中身は多様である。

11 表 1 の原資料より筆者が集計した数値である。

12 表 2 の原資料より筆者が集計した数値である。

13 これは、通常貨物運賃は輸送品目によって異なっていたことから、鉄道局で輸送品目を記録していたためと思われる。ただし、実際には通常の賃率ではなく品目を問わず一律の賃率を課していた。

14 運賃の算出には距離が必要なため、通常距離か発着駅のどちらかが必ず記載されているが、前者の場合は発着駅の把握が難しい。この場合、他の輸送事例と輸送距離とを照らし合わせた上で、筆者が発着駅を推測したうえで利用している。

15 これらの請求書は基本的に発駅単位で出されており、南部の場合は当初バンコクでの輸送状況の把握がなされていなかったことから、駅単位で請求書を発行したものと思われる。

16 NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 1/2 “Banthuk Raingan Kan Prachum Khana Anukammakan Phasom. 1943/03/20.” ただし、これらの車両がすべてビルマ向けの輸送に従事するわけではなく、薪、食料、補修資材などを途中駅まで輸送するための車両も含まれていたものと思われる。

17 バンコクでの物資輸送報告の初期のものと同じ形態で、用紙も同じものを流用していた。なお、この資料は Phuangthip[2004] が使用しており、倉沢 [2006] もこれを引用しているが、彼女は数値の集計は行っていない。

18 実際にタイ側が記録した本数も 1 日 2 本の日が大半であり、1 日 1 本あるいは 3 本の日がそれぞれ数日ずつある状況であった。

19 表 2、表 3 の原資料より筆者が集計した数値である。週平均の数値については、柿崎 [2010] p. 66 も参照。

20 実際には、泰緬鉄道の開通は 1943 年 10 月であることから、それ以前と以後で数値は大

大きく異なっていたはずである。

21 例えば、元軍医少尉の江口は1944年10月1日シンガポールを列車で出て、7日未明のノーンプラードウックに着き、列車はそのまま泰緬鉄道に入り12日未明にモールメインに到着している[江口1999:45-54]。

22 実際にはサイゴンからの輸送の場合、鉄道の利用はカンボジアのプノンペンからとなった。日本などからの外航船はサイゴンまでしか入れず、サイゴンで河川水運の小型船に乗り換えてメコン川を遡ってプノンペンに至り、ここから鉄道でバンコクに到達した。

23 泰緬鉄道開通期(1943年11月～1944年12月)のマラヤ発クラ地峽着の輸送量は週平均110両であり、バンコク発の21両よりもはるかに多かった[柿崎2010:66]。

24 表1の原資料より筆者が集計した数値である。

25 表2の原資料より筆者が集計した数値である。

26 NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 3/6 “Banthuk Kan Titto kap Chaonathi Fai Thahan Yipun. 1943/08/06”

27 NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 3/8 “Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit Thung Phana Thut Fai Thahan Bok Yipun Pracham Prathet Thai. 1943/11/25” これらの労務者の募集は内務省が行い、各県ごとにまとめて輸送されていた。

28 具体的な輸送ルートは書かれていないが、マラヤからタイへ入った捕虜5万305人と仏印からタイへ入った700人がタイ側から建設現場に入った数と思われ、マラヤからビルマへ入った捕虜7,201人とスマトラ、ジャワからビルマに入った捕虜3,600人がビルマ側の人数であると考えられる。

29 泰緬鉄道の起点はノーンプラードウックであったが、次駅のバーンポーンのほうが市街地に立地しており、捕虜収容所も存在したことから、労務者や捕虜の輸送の場合はバーンポーン駅で降りるのが普通であった。

30 ただし、この中にはオランダ・現地兵あるいは白人・現地人という記録も含まれるので、捕虜の中にアジア人も含まれていた可能性もある。

31 ただし、本来はシンガポールへの輸送が泰緬からマラヤへ、日本への輸送が泰緬からカンボジアへと成るはずであるが、時期的には逆になっている。

32 明号作戦の際に、仏印部隊の武装解除を支援するために、東北部のウドーンターニーとウボンにも日本軍が派遣された [防衛研修所戦史室 1969: 606-611]。

33 鉄道局年報によると、1935/36年の車両及びその部品の輸送量は計4,181トンであった [SRSR(1935/36): Table 9]。当時のタイの道路整備については、柿崎 [2000] pp. 173-176、柿崎 [2009a] pp. 22-47を参照。

34 例えばインパール作戦に参加した歩兵第51連隊は中国からサイゴン、プノンペン経由でバンコクに入り、ラムパーンからシャン経由でマンダレーを目指したが、ラムパーンには兵員輸送に使用可能な自動車は1台もなく、ビルマのラーショー線シボウまでの約800kmを徒歩行軍したという [歩兵第五十一聯隊史編集委員会 1970: 281-284]。また、師団獣医部の高橋は、ラムパーンからの道路沿いで行軍部隊の病馬の治療にあたったという [Ibid.: 293-294]。

35 鉄道局年報を見ると、1935/36年の馬の輸送量は838頭であったのに対し、豚は22万1,620頭と圧倒的に多くなっていた [SRSR(1935/36): Table 10]。開戦後は日本軍の食用としての牛の需要が高まったため、家畜輸送全体に占める豚輸送の比率がそれまでの95%以上から70%程度まで減少していた [柿崎 2009a: 181-182]。

36 表1の干草輸送はほとんどがバンコクからクラ地峡への輸送であったが、表2、表3の輸送は計349両のうち234両が東北線1区間からバンコクへ、101両が北線2区間内（ノンブリン発ピッサヌローク着）の輸送であった。

37 戦争中タイはシンガポールからの石油輸送に依存していたが、バンコクからの空缶の返送が遅れて円滑には行かなかった。詳しくは、柿崎 [2009a] pp. 238-270を参照。

38 石油を含む複数品目が示されていて混載と区分された車両数は、計841両であった。

39 アジア精油はロイヤルダッチシェル系の会社であり、スタンダードヴァキューム社と共にタイの石油製品輸入を独占してきたが、1939年に政府が統制を強め、輸入販売を停止していた [柿崎 2009a: 266]。

40 タイ側はシンガポールからの石油輸送を水運に依存していたが、船の不足や空缶の返送が遅滞などの問題から必要量の確保に苦勞していた。詳しくは、柿崎 [2009a] pp. 266-270を参照。

41 NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 1/2 "Kho Toklong Bang Prakan Rawang Anukammakan Rotfai

kap Chaonathi Fai Yipun. 1942/05/25” 日本軍は 1942 年 5 月 25 日からトンブリー～シンガポール間で 1 日 1 本米輸送列車を運行したいとタイ側に説明し、協力を求めていた。

42 物資輸送報告から確認しても、バンコクからマラヤへの米輸送でトンブリー以外の駅を発駅としている事例はタリンチャン発を除きほとんどなかった。

43 NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/7 “Athibodi Krom Rotfai Thung Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1943/08/07”

44 NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/7 “Anukammakan Rotfai Thung Khana Kammakan Phasom. 1942/07/29”

45 運行予定表から判別する限りでは、回送を除く客車の使用は計 1,263 両で、2 軸車に換算してもその比率は全体の 1%に過ぎなかった [柿崎 2010: 78]。初期においては若干の 3 等客車の使用が見られたが、後に 1・2 等客車が時折使用されるにすぎなくなったことから、高級士官などごく一部の層以外は客車の使用はできなかったものと思われる。

46 シンガポールからバーンポーンへの捕虜の輸送を回想した文献は多く、有蓋車の中で少し詰め込まれた経験を語っている [キビング 1973: 41-42、ゴードン 1981: 819-90]。日本兵も同様であり、例えばビルマに向かった第 53 師団第 1 野戦病院の一行は、有蓋車の荷物の上に乗車して泰緬鉄道を通過しており、貨車の中は大変苦しかったと書かれている [東辻編 1975: 74-75]。

47 1942 年に中部で大水害が発生して米生産量が大幅に減少したことから、タイ側は日本軍がバンコクからマラヤへ米を輸送している軍用列車の車両を用いて、水害の影響のなかった東北部や東部の米をバンコクに輸送しようとし、日本側に対して軍用列車の削減を求めている。詳しくは、柿崎 [2009a] pp. 165-168 参照。

48 日本軍の軍用船や軍用列車における物資の輸送については関税を徴収しないことになっており、日本側もそれらへの税関職員の立ち入り検査を認めていなかったが、実際には「民需品」と疑われる物資も多数軍用船や軍用列車によって輸送されていた。このため、事実上の脱税行為であるとしてタイ側は「軍需品」と「民需品」を厳格に区別するよう日本側に求めていたが、日本側は軍用列車や軍用船で輸送されるものはすべて「軍需品」であるとの原則を変えず、交渉は難航した [NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 4/4 “Kho Toklong Lakkan Kiao kap

Phithi Kan Sulakakon. 1945/02”]。

49 1930年代後半には年1万頭台であった牛の輸送量は、1942年には16万頭、翌年には27万頭に増加していた [柿崎 2009a: 428]。

50 戦時中には一般の利用者が木材輸送の貨車の配車を申請することは事実上不可能となり、1941年に15万トン程度あった輸送量は1942年には5.6万トンに激減した。ただし、タイ軍の軍事輸送は若干存在し、東北部から中部に向けて木材輸送が行われていた [柿崎 2009a: 202, 398]。

51 貨車については国境を越えて終点までそれぞれの国の車両が直通しており、タイの貨車がシンガポールやプノンペンまで乗り入れたほか、マラヤの車両はタイ経由で仏印まで、仏印の車両はバンコク付近まで乗り入れていた。初期においては軍用列車でのタイの車両の使用比率が高かったが、タイ側が車両の返還を主張したことから後に南線ではマラヤの車両が、東線では仏印の車両の使用比率が高まった。なお、機関車は各国内での使用を原則としていたことから、他国の貨車の使用が増えても機関車不足は解消されなかった。

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)

Royal State Railways of Siam (RSRS). *Annual Report on the Administration of the Royal State Railways*.

引用文献

防衛研修所戦史室編 [1969] 『シットタン・明号処理』朝雲新聞社

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

江口萬 [1999] 『ビルマ戦線敗走日記』新風書房

- ゴードン, E. [1981] 『死の谷をすぎて—クワイ河収容所』 新地書房
- 東辻寿次郎編 [1975] 『悪夢の四年 —ビルマ派遣第五十三師団第一野戦病院の記録—』 一親会
- 歩兵第五十一聯隊史編集委員会 [1970] 『歩兵第五十一聯隊史 (中支よりインパールへ)』 歩兵第五十一聯隊史編集委員会
- 柿崎一郎 [2000] 『タイ経済と鉄道 1885～1935年』 日本経済評論社
- 柿崎一郎 [2009a] 『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 [2009b] 「泰緬鉄道再考 第2回 —建設と運営に従事した人々—」 『タイ国情報 第43巻第4号』 pp. 42-51
- 柿崎一郎 [2010] 「第二次世界大戦中のタイ鉄道による日本軍の軍事輸送 —軍用列車運行予定表の分析—」 『東南アジア 歴史と文化』 第39巻 pp. 52-85
- キンビグ, クリフォード [1975] 『戦場にかける橋—泰緬鉄道の栄光と悲劇』 サンケイ出版
- 倉沢愛子編 [2001] 『東南アジア史のなかの日本占領 新装版』 早稲田大学出版部
- 倉沢愛子 [2006] 「帝国内の物流 —米と鉄道」 倉沢愛子他編『支配と暴力』 (岩波講座 アジア・太平洋戦争 7) 岩波書店 pp. 125-157
- Phuangthip Kiatsahakun [2004] *Kong Thap Yipun kap Thang Rotfai Sai Tai khong Thai Samai Songkhram Maha Echia Burapha Rawang Pho So 2484—2488*. Unpublished Ph. D. Dissertation, Chulalongkon University. [Japanese Army and the Southern Line during the Great Eastern War, 1941-1945.]
- Phuangthip Kiatsahakun [2011] *Thang Rotfai Sai Tai nai Ngao Athit Uthai*. Nakhon Pathom, Sinlapakon University. [The Southern Railways in the Shadow of the Rising Sun.]
- Turner, George Edgar [1992] *Victory Rode the Rails: the Strategic Place of the Railroads in the Civil War*. Lincoln, University of Nebraska Press
- 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 [2008] 「泰緬鉄道」 石井米雄他監修『新版 東南アジアを知る事典』 平凡社 p. 261
- 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