

第2次世界大戦中の日本軍のタイ国内での展開 —通過地から駐屯地へ— (下)

柿 崎 一 郎

目次

はじめに

1. タイへの侵入
2. ビルマ攻略
3. 軍事鉄道・道路の建設
4. 警備部隊の復活
5. 日本軍の通過と駐屯

おわりに

引用資料・文献

(「上」から続く)

3. 軍事鉄道・道路の建設

(1) 泰緬鉄道の建設開始

日本軍のマラヤとビルマへの進軍が一段落して各地で駐屯していた日本軍は大半が撤退したが、他方で軍事鉄道と軍事道路の建設が始まると、それに携わるための日本兵が沿線に駐屯することになった。最初に日本軍の駐屯が始まったのは泰緬鉄道沿線であった。

南方軍の第2鉄道監部の幕僚長を務めた広池俊雄大佐によると、泰緬鉄道の建設構想が最初に浮上したのは開戦前の1941年10月18日であったという [広池 1971: 40-46]。日本から仏印のハイフォンに向かう船の中でビ

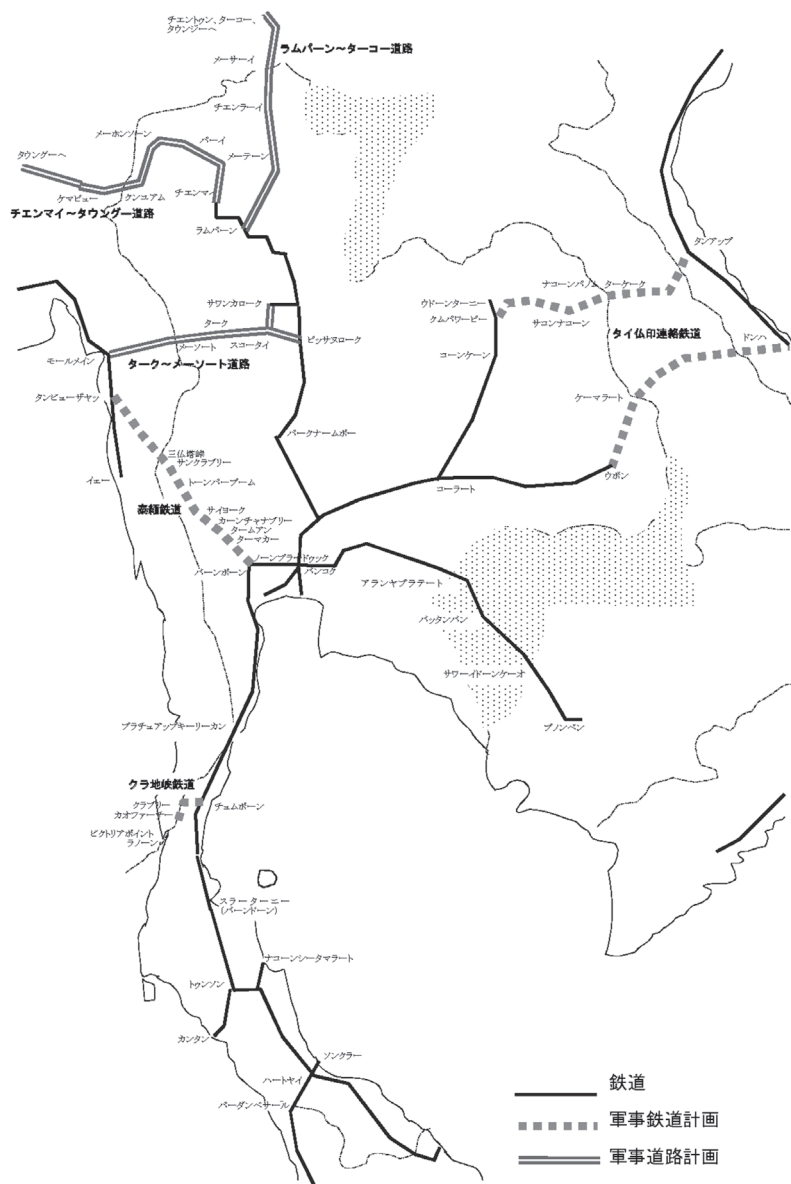
ルマ作戦についての話題が出た際に、タイ～ビルマ間には道路も全く存在しない状況なので鉄道を建設すべきだという話になったというのである。この際に、簡単な地図を基に5つのルート案を検討した結果、カーンチャナブリーからタンビューザヤッに抜けるルートが最もふさわしいという結論に至った（図6参照）¹。この時会議に参加していた第2鉄道監の服部暁太郎中将が、泰緬鉄道の建設に熱意を示すことになる²。

開戦後の1942年3月には服部司令官が泰緬鉄道の建設のための路線調査を命じ、参謀の入江増彦少佐がバーンポーンからタンビューザヤッまでの踏査を行った [Ibid.: 88-94]。これによってこのルートでの鉄道建設は可能と判断され、4月に服部中将に代わって第2鉄道監に就任した下田宣力少将が熱心にこの鉄道建設を南方軍に具申した [防衛研修所戦史室 1967: 486]。その結果、1942年6月7日の南方軍命令で泰緬鉄道建設の準備が命じられたのである [広池 1971: 111-112]。

この計画がタイ側に最初に伝えられたのは、1942年3月末のことであった。合同委員会のチャイを日本軍のイワヤシという人物が訪問し、バーンポーンからモールメインの南70km地点まで1年間で鉄道を完成させるとし、タイ側の協力を要請していた³。これに対し、タイの鉄道局で検討した結果、通常なら完成まで8年以上かかるとし、もし建設するのであれば日本側はビルマから、タイ側がバーンポーンから建設し、完成後の運行もタイ国内についてはタイ側が行うべきであるとの意見を出していた⁴。すなわち、タイ側としてはたとえ軍事鉄道であるとはいえ、日本側が主体で鉄道建設を認めることは避けたかったのである。一方、日本側はタイ側に建設を任せては迅速な建設は難しいとして、全線の日本軍による建設を求めた。日本側との交渉の結果、最終的に8月27日に起点のノンブラードゥック～カーンチャナブリー間60kmの建設はタイ側が行うことで双方が合意し、この間の鉄道の路盤工事をタイ側が行うことで決着した⁵。

当初、日本側はあくまでも泰緬鉄道建設の準備を始めるとのみタイ側に伝え、正式に建設することが決まったわけではないと説明していた。日

圖6 軍事鐵道・道路建設計畫



出所：筆者作成

本側による測量は6月28日にタンビューザヤッで、7月5日にノーンプラードウックでそれぞれ駅に起点の距離標を打ち込んだことで開始された [Ibid.: 127]。しかし、実際には日本兵はその前から泰緬鉄道沿線への駐屯を始めていた。カーンチャナブリーでは4月23日に鉄道建設に携わる日本軍の部隊が到着し、県では女子学校 (Rongrian Satri Pracham Changwat) を宿舎に提供した⁶。バーンポーンでは5月8日に日本兵約30人が到着し、鉄道ルートの選定を行う部隊で今後1年間滞在する予定であると郡庁に宿舎の調達を

依頼し、郡がノーンプラードウック駅前の空き家を提供していた⁷。このように、4月末から日本兵の泰緬鉄道沿線への駐屯は始まっていたのである。

泰緬鉄道の建設開始に伴い、バーンポーンとノーンプラードウックへの軍事輸送が増加した。泰緬鉄道建設期である第2期においては、泰緬区間向けの輸送が日本軍の軍事輸送の大半を占めていた [柿崎 2010: 63-65]。表3はこの時期のバーンポーン着の軍事輸送量を示したものである。バーンポーンは泰緬鉄道の起点ではないため、物資の輸送よりも旅

表3 バーンポーン着軍事輸送量の推移 (第2期)
(単位: 両)

発区間	バンコク	カンボジア	マラヤ	南線1	その他	計
1942/07	296	—	—	1	—	297
1942/08	202	—	—	—	—	202
1942/09	165	—	51	—	—	216
1942/10	—	—	377	3	30	410
1942/11	—	—	271	7	—	278
1942/12	72	29	63	14	43	221
1943/01	59	31	283	—	—	373
1943/02	64	—	53	—	—	117
1943/03	193	24	21	—	—	238
1943/04	188	—	298	32	2	520
1943/05	191	—	652	—	—	843
1943/06	21	2	811	—	2	836
1943/07	129	—	881	38	—	1,048
1943/08	422	149	319	21	17	928
1943/09	331	—	417	—	—	748
1943/10	78	4	50	—	—	132
計	2,411	239	4,547	116	94	7,407

注: 始発駅の発車日を基準としている。

出所: NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/3、NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/14より筆者作成

表4 ノーンプラードウック着軍事輸送量の推移 (第2期)
(単位: 両)

発区間	バンコク	カンボジア	マラヤ	南線1	その他	計
1942/07	328	—	108	—	—	436
1942/08	395	—	135	—	18	548
1942/09	227	—	104	—	—	331
1942/10	—	—	294	—	—	294
1942/11	25	—	41	20	20	106
1942/12	329	228	92	21	30	700
1943/01	241	631	371	—	—	1,243
1943/02	346	431	167	—	10	954
1943/03	406	581	178	—	—	1,165
1943/04	574	407	799	320	1	2,101
1943/05	705	371	1,252	54	—	2,382
1943/06	744	201	492	163	—	1,600
1943/07	987	8	601	298	—	1,894
1943/08	907	79	615	174	—	1,775
1943/09	1,121	2	211	340	1	1,675
1943/10	716	24	146	403	1	1,290
計	8,051	2,963	5,606	1,793	81	18,494

注: 始発駅の発車日を基準としている。

出所: 表3に同じ、より筆者作成

客の輸送が中心であった。バンコクからの輸送よりもマラヤからの輸送が多いことから、捕虜や労務者の輸送に用いられた車両がこの数値に現れているものと思われる。一方、次の表4に示されているノーンプラードゥック着の輸送は建設資材が中心であったと思われ、マラヤ発よりもバンコク発の輸送数が多くなっている。また1942年12月から1943年6月まではカンボジアからも到着が多くなっており、サイゴン方面からの建設資材が運ばれていたことが分かる。ノーンプラードゥックからカーンチャナブリーまでの区間は1942年11月初めにもレールの敷設が完了して機関車の乗り入れが可能となったことから [Ibid.: 179]、この後到着数が増加していたことが分かる。

バーンポーンでは日本兵と捕虜・労務者の到着と出発状況を調査してバンコクに報告しており、これをまとめたものが表5となる。この表を見ると、対象期間中に日本兵約5,000人、捕虜約4万人が到着していたことが分かる。プ

レット報告によると、マラヤからタイに送られた捕虜は計5万305人であり、この表の対象期間中に到着した捕虜は4万4,500人程度となることから [Brett 2006:194]、タイ側が目視で調査した数値にそれほど大きな誤差

表5 バーンポーンを発着する日本兵・労務者・捕虜の数
(1942年6月～1943年4月) (単位：人)

年月	到着								
	バンコクから			マラヤから			計		
	日本兵	労務者	捕虜	日本兵	労務者	捕虜	日本兵	労務者	捕虜
1942/06	—	—	—	185	—	2,500	185	—	2,500
1942/07	850	—	—	—	—	—	850	—	—
1942/08	555	—	—	—	—	—	555	—	—
1942/09	—	—	—	553	—	—	553	—	—
1942/10	248	—	—	225	—	9,305	473	—	9,305
1942/11	68	—	—	156	—	6,415	224	—	6,415
1942/12	—	—	—	335	—	1,500	335	—	1,500
1943/01	—	—	—	168	—	4,407	168	—	4,407
1943/02	—	—	—	158	—	5,005	158	—	5,005
1943/03	—	—	—	96	—	3,920	96	—	3,920
1943/04	—	—	—	1,582	750	7,180	1,582	750	7,180
計	1,721	—	—	3,458	750	40,232	5,179	750	40,232

年月	出発								
	カーンチャナブリーへ			マラヤへ			計		
	日本兵	労務者	捕虜	日本兵	労務者	捕虜	日本兵	労務者	捕虜
1942/06	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1942/07	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1942/08	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1942/09	1,296	—	—	—	—	—	1,296	—	—
1942/10	271	—	8,660	472	—	—	743	—	8,660
1942/11	—	—	7,020	127	—	—	127	—	7,020
1942/12	—	—	720	—	—	—	—	—	720
1943/01	—	—	3,750	193	—	—	193	—	3,750
1943/02	—	—	5,005	155	—	—	155	—	5,005
1943/03	—	—	3,920	—	—	—	—	—	3,920
1943/04	1,230	750	7,180	—	—	—	1,230	750	7,180
計	2,797	750	36,255	947	—	—	3,744	750	36,255

注：1943年4月には5月1日分を含む。
出所：NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/20、NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/4より筆者作成

はなかったことになる⁸。日本兵についてはマラヤから到着している数が多いが、これは捕虜の護衛の兵士も含んでいた。このため、マラヤへ向けて帰っている日本兵は捕虜の護送のみを行っていた兵であるものと思われる。一方で、カーンチャナブリーへ向かった人数は日本兵が約2,800人、捕虜が約3万6,000人であり、日本兵の移動はそれほど多くない印象を抱かせる。ただし、この表はあくまでもバーンポーン駅を経由した兵や捕虜の数を示しており、ノーンプラードゥックから泰緬鉄道経由で移動した日本兵は含んでいないことから、実際には日本兵の往来ははるかに多かったはずである⁹。

泰緬鉄道の建設初期において建設に従事した日本兵がどの程度いたかは正確には判明しないが、吉川は泰緬鉄道の建設に従事した日本兵の数を約1万2,500人と推計している [吉川 1994: 70-73]。このうち、タイ側で当初から建設に従事したのはカーンチャナブリーに司令部を置いた鉄道第9連隊と第4特設鉄道隊で、それぞれ2,500人、2,000人の規模であったと思われる。他に第1鉄道材料廠が約1,000人、通信、作井、陸上勤務などの作業隊が約1,500人、防疫給水、兵站、野戦病院、捕虜収容所担当の協力隊が約1,000人いたことから、総計すると8,000人程度になったものと推測される¹⁰。

(2) 鉄道建設の加速と障害

泰緬鉄道の当初の竣工期限は1943年末とされていたが、1943年2月に入って大本営は8月までに完成させるよう命を出した [防衛研修所戦史室 1968: 135-136]。このため、当初は1日3,000トンを予定していた建設規格は1,000トンに落とすとともに、第5特設鉄道隊、近衛工兵連隊、工兵第54連隊など、建設を促進するための新たな部隊の派遣を行うことになった。大本営では、雨季明け後に想定される連合軍によるビルマでの反撃作戦に備えるためには、一刻も早く泰緬鉄道を完成させてビルマの防衛を固める必要があると判断したのである [Ibid.: 135]。

この工期短縮命令によって、労働力の増強ももたらされた。捕虜につい

ては、1943年3月以降新たに計1万8,622人がシンガポールから送られていた [Brett 2006: 194]。すなわち、工期短縮によって、新たに2万人弱の捕虜の補充を行ったことになる。また、労働力不足を補うためにアジア人労務者の投入も行っており、ブレットによると1943年4月から9月までに約7万人の労務者がマラヤから送り込まれていた [Ibid.: 197]。日本側はタイに対しても労務者の調達を求めており、中華総商會が調達した中国人労務者を8月までに約2万5,000人引き渡していた [柿崎 2009: 47]。当初日本側はタイ側の建設現場では捕虜のみの使用を考え、労務者を雇用する予定はなかったのではあるが、この工期短縮によって計9万5,000人の労務者が新たに建設現場に投入されたのである。

ところが、日本側が建設の速度を上げ始めた矢先に、大きな障害が現れたのである。1943年の雨季は例年より早く、ビルマ側では4月中旬から、タイ側では4月下旬から始まり、1ヶ月早い雨季の到来は作業と補給輸送に大きな支障をきたした¹¹。さらに、ビルマ側で散发していたコレラが4月に入ってタイ側に広がり、急速に蔓延を始めていった。コレラの蔓延は6月にピークに達し、少なからぬ数の犠牲者が出た¹²。日本側の資料によると、1943年1月から泰緬鉄道が開通する10月までに死亡した捕虜の数はタイ側のみで計8,206人であった¹³。4月には454人であった死者数が5月には1,100人へと急増しており、9月には過去最高の1,677人に達していた。労務者の状況も同様であり、建設中に派遣されたマラヤからの7万人の労務者のうち、2万8,928人が死亡していた [Brett 2006: 197]¹⁴。日本側でも1943年1月に飛行機事故で亡くなった下田司令官の後任として着任した高崎祐政中將が4月下旬にマラリアに罹り、6月下旬には第3鉄道輸送司令部の司令官を務めていた石田栄熊少將が泰緬鉄道建設の司令官に着任するような状況であった [防衛研修所戦史室 1968: 137]。

このため、大本営は7月に入って8月末の竣工期限を2か月延長して10月末までに変更した¹⁵。コレラの蔓延も7月末にはようやく収まり、鉄道建設は急ピッチで進められた。その結果、10月17日にノーンプラードウツ

クとタンビューザヤッから延びてきたレールはタイ領内のクーンクアイタ（コンコイタ）で結ばれ、25日に開通式を行った〔広池 1971: 365〕¹⁶。1942年7月に工事を開始してから1年4か月で、全長415kmに及ぶ泰緬鉄道は全線開通するに至ったのであった。

1943年に入って泰緬鉄道の完成を早めたことから、沿線で建設に従事する日本兵や捕虜の数はさらに増加することになった。表6は9月15日時点の沿線の日本兵、捕虜、労務者の数を示したものである¹⁷。これを見ると、この時点で日本兵が2万4,764人、捕虜が4万1,570人、労務者が6万8,230人の計13万4,564人が建設に従事していたことになる。上述したように当初建設要員として送り込まれた日本兵は8,000人程度と推測されるので、日本兵の数は3倍に増加していたことが分かる。捕虜の数は約4.1万人とタイ側に送り込まれた5.1万人よりも1万人少ないが、この差は9月までに死亡した捕虜の数であると思われる。労務者のうち、マレー人は4万8,000人であることから、上述した7万人との差である約2.2万人がこの時点までに死亡または逃亡したものと考えられる。中国人労務者はタイの中華総商會が

表6 泰緬鉄道沿線の日本兵・捕虜・労務者数（1943年9月15日）（単位：人）

郡	区	日本兵	捕虜	労務者				計	総計
				マレー人	中国人	モン人	ビルマ人		
カンチャナブリー	バーンヌア	450	800	2,200	150	—	—	2,350	3,600
	バーンタイ	50	50	50	—	—	—	50	150
	パークブレイク	850	550	350	200	—	—	550	1,950
	ターマカム	200	2,500	—	—	—	—	—	2,700
	コサムローン	116	10,500	—	250	—	—	250	10,866
	チョーラケーブアク	18	—	300	—	—	—	300	318
	ワンドン	125	300	100	400	—	—	500	925
サイヨーク(準郡)	リムスム	7,910	3,390	7,000	700	—	—	7,700	19,000
	サイヨーク	2,390	2,080	8,900	2,990	—	—	11,890	16,360
	シン	120	—	—	550	—	—	550	670
タームアン	タームアン	15	—	—	—	—	—	—	15
ターマカー	ドーンカミン	5	—	—	—	—	—	—	5
	タームア	15	—	—	—	—	—	—	15
バーンボー	ノーンコップ	3,300	1,200	—	20	—	—	20	4,520
	パークレイト	2,100	250	15,100	—	—	—	15,100	17,450
	バーンボー	300	50	—	—	—	—	—	350
トーンパーブーム	リンティン	200	800	200	100	—	—	300	1,300
	ヒンダート	400	1,100	400	400	—	—	800	2,300
	ターカヌ	2,900	7,600	6,100	3,150	300	300	9,850	20,350
	ヒロック	600	1,500	1,100	600	—	50	1,750	3,850
サンクラブリー(準郡)	ノーンルー	200	400	700	—	100	170	970	1,570
	バランプレー	2,500	8,500	6,200	6,000	1,200	1,900	15,300	26,300
計		24,764	41,570	48,400	15,810	1,600	2,420	68,230	134,564

注1：マレー人労務者はゲークを意味し、ジャワ人を含むものと考えられる。

注2：パークレイト区のマレー人労務者数は中国人労務者を含む。

注3：原資料の合計値はマレー人が40,900人、中国人が15,810人となっており、総計で400人少なくなっている。

出所：NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/4より筆者作成

調達したものであり、調達した人数よりも1万人少ない数値となっている。

このように、泰緬鉄道の建設は日本兵のみならず多数の連合軍捕虜や労務者を泰緬鉄道沿線に常駐させることになった。元来カーンチャナブリーより北は人家も稀な密林に覆われた場所であったが、そのような場所にこれだけの人を常駐させることは至難の業であった。鉄道の建設資材のみならず、これらの人員の輸送や、彼らのための食料輸送が、バーンポーンやノーンプラードック着の軍事輸送を拡大し、当時の日本軍の軍事輸送の中心となっていたのである。

（3）クラ地峡鉄道

上述のように1943年に入って泰緬鉄道の完成期限を早める代わりに輸送力を3分の1に削減することにしたことから、泰緬鉄道を補完するための輸送ルートを確認する必要性が生じた。そのために整備されたのがクラ地峡鉄道とチエンマイ～タウングー間道路であった。

クラ地峡鉄道はチュムポーンからテナセリム山脈を横断してラノーン県クラブリー郡のカオファーチーに至る全長91kmの鉄道であり、ほぼ全区間で既存の国道に並行するルートであった。カオファーチーはクラブリー川の支流のクロンラウン川が合流する地点にあり、ここに港を設けて水運と連絡することになった。日本側が最初にこの鉄道ルートの調査を行ったのは1943年3月のことであり、後述する表11のように4日と5日にバンコクからチュムポーンに北野部隊の岡崎中尉と水上輸送部隊の石毛少佐らの一行が相次いで到着し、ラノーンまで視察を行っていた。その後、4月11日にも日本軍の調査隊がクラブリーを訪れており、チュムポーン～ラノーン間の道路の調査を行っていた。

タイ側にこの鉄道の建設が正式に伝えられたのは、5月13日のことであった¹⁸。タイ側では日本側の提案の後、泰緬鉄道のカーンチャナブリーまでの区間のようにタイ側で建設すべきであるとの意見も出たが、結局日本側が独自に建設を行うことになり、タイ側は日本側から調達を求めら

れた資材や労働力の調達に協力するにとどめることになった。日本側は鉄道第9連隊第4大隊より人員を派遣してクラ地峡横断鉄道建設隊を編成し、鋤柄政治大佐を建設隊長に指名した〔吉田他編 1983: 64-65〕。建設は6月1日から始まり、日本の土木請負業者が路盤工事を担当した¹⁹。

クラ地峡鉄道の建設が始まると、チュムポーンに到着する軍事輸送量は急増した。表7のように、1943年4月までのチュムポーン着の軍事輸送量は微々たるものでしかなかったが、5月にはいきなり1,000両を越える車両が到着している。到着車両数は一旦減るが、その後9月には再び1,000両を越えていることが分かる。発地はマラヤが圧倒的に多く、全体の4分の3がマラヤ発の輸送であった。マラヤから運ばれてきたのは建設資材と労務者であり、8月から9月にかけては労務者輸送にかなりの車両が用いられたはずである。また、10月にはマラヤの東海岸線から転用するレールの輸送が行われており、これが10月の到着量数を増やす要因ともなっていた²⁰。

表8はチュムポーンに到着した日本兵、インド兵、労務者の数を示したものである。これを見ると、労務者については8月から9月にかけて到着が集中していることが分かる。この鉄道建設の主要な労働力はマラヤからの労務者とされており、馬來軍政部では2万人の労務者の調達を求められていたという²¹。鋤柄大佐も8月15日から1日1,000人の労務者をシンガポール方面から輸送し、9月末までに計3万人が到着するとタイ側に伝えていた²²。表のように、タイ側の記録によると8月から9月にかけて到着したマレー人、中国人労務者は約1万9,000人となっており、鋤柄大佐が伝えた数

表7 チュムポーン着軍事輸送量の推移
(第2期) (単位: 両)

発区間	バンコク	泰緬	マラヤ	その他	計
1942/07	2	—	—	—	2
1942/08	1	—	5	—	6
1942/09	1	—	—	—	1
1942/10	—	1	—	—	1
1942/11	—	—	2	—	2
1942/12	1	1	—	—	2
1943/01	2	—	—	—	2
1943/02	1	1	—	—	2
1943/03	2	—	1	—	3
1943/04	3	1	—	—	4
1943/05	—	6	975	90	1,071
1943/06	224	32	413	24	693
1943/07	227	87	298	6	618
1943/08	105	72	509	9	695
1943/09	210	69	1057	9	1,345
1943/10	172	69	1250	24	1,515
計	951	339	4,510	162	5,962

注：始発駅の発車日を基準としている。
出所：表3に同じ、より筆者作成

第2次世界大戦中の日本軍のタイ国内での展開―通過地から駐屯地へ―（下）

表8 チュムポーンを発着する日本兵・インド兵・労務者の数（1943年6月～10月）

年月日		到着				出発				在留				備考				
		兵		労務者		発地	兵		労務者		行先		在留					
日本	スマトラ	インド	マレー	中国	タイ	日本	スマトラ	インド	マレー	中国	タイ	日本	インド	マレー	中国	タイ		
1943/06/17～07/01	—	—	—	1,400	—	—	—	—	—	—	—	—	200	—	2,000	N.A.	1,000	マレー人に中国人含む
1943/07/25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	600	—	6,700	N.A.	2,500	マレー人に中国人含む
1943/07/28	150	—	—	—	—	ハートイ	—	—	5,200	—	425	750	—	1,500	N.A.	2,075	マレー人に中国人含む	
1943/08/15	—	—	—	—	400	—	—	—	—	—	—	N.A.	N.A.	—	N.A.	N.A.	N.A.	中国人にタイ人含む
1943/08/16	—	—	—	—	—	200	—	550	—	—	—	200	—	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	
1943/08/17～23	40	—	—	1,200	—	—	—	—	—	—	—	240	—	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	マレー人に中国人含む
1943/08/24～30	60	—	—	5,000	—	シガポール	—	—	—	—	—	300	—	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	マレー人に中国人含む
1943/08/31～09/06	—	—	—	4,600	400	—	—	—	—	—	—	N.A.	N.A.	—	N.A.	N.A.	N.A.	
1943/09/07～13	—	—	—	4,800	200	—	—	—	—	—	—	N.A.	N.A.	—	N.A.	N.A.	N.A.	
1943/09/14～20	860	—	—	1,420	650	シガポール	860	—	1,420	650	—	300	—	1,300	1,900	550	タイ人400人ほかから勤務	
1943/09/21～27	430	—	—	264	650	シガポール	300	—	400	540	—	450	—	1,900	2,000	530		
1943/09/28～10/04	2,080	170	—	75	—	シガポール	2,080	170	—	—	—	N.A.	—	2,730	2,120	760		
1943/10/05～11	1,481	90	550	—	—	シガポール	1,481	90	550	300	120	450	—	2,440	2,000	760		
1943/10/12～18	1,205	100	150	—	—	シガポール	1,205	100	150	—	—	450	—	1,630	1,350	700		
1943/10/19～25	1,830	170	—	—	—	シガポール	1,830	170	—	—	—	450	—	1,050	1,200	380		
1943/10/26～11/01	3,000	—	—	—	—	シガポール	3,000	—	—	—	—	450	—	1,250	1,250	250		
計	11,136	530	700	18,759	2,300	200	11,306	530	700	7,320	1,310	425						

注：到着の発地は兵の発地である。労務者については記載がないが、マラヤ方面から来たものと思われる。
出所：NA Bo Ko. Sungsur 2. 5. 2/10. NA Bo Ko. Sungsur 2. 4. 1. 3/15より筆者作成

値よりも1万人ほど少なくなっていた。なお、泰緬鉄道とは異なり、クラ地峡鉄道の建設現場にはシンガポールから来た中国人も用いられていた。

マラヤでの労務者の調達状況が芳しくなかったためかどうかは分からないが、1943年10月2日には駐タイ陸軍武官の山田国太郎少将の名でタイ側に対して5,000人の労務者の調達が要請されていた²³。これに対し、タイ側では内務省が南線沿線の各県での労務者の募集を命じ、11月25日までに計3,564人を派遣した²⁴。日本側から追加の労務者の派遣は不要とされたことから、タイ側では11月をもって既定の人数に達することなく募集を停止した。ただし、実際には宿舎や食事が十分ではなく、逃亡してしまった労務者も少なからずいたようである。

チュムポーンに入ってきた兵や労務者は、多くがクラブリー方面に移動していった。表8を見ると、日本兵は到着した人数とほぼ同じ人数がクラブリー方面に向かっており、スマトラ兵、インド兵は全員がチュムポーンに到着後クラブリー方面に向かっていたことが分かる。インド兵はインド国民軍の兵であり、クラ地峡経由でビルマに向かった部隊であったものと思われる。日本兵も多くがクラ地峡経由でビルマへ向かった部隊であり、鉄道建設に携わっていた日本兵ははるかに少数であった。表の在留者数のように、チュムポーンでの日本兵の在留者は9月に300人、10月に450人となっており、通過していく兵の数に比べればはるかに少なかった。クラブリー郡に滞在していた日本兵も10月4日の時点で838人であることから、10月の時点でクラ地峡鉄道沿線に常駐していた日本兵の数はおよそ1,500人ということになろう²⁵。

泰緬鉄道の開通が間近になると、鉄道第9連隊第4大隊の第7中隊がクラ地峡鉄道の建設に転用されることになり、10月末から工事に参加した[Ibid.: 65-66]。工事も急ピッチで進み、12月25日に開通式が挙行された[Ibid.: 68]。こうして泰緬鉄道の開通から2か月遅れで、クラ地峡鉄道も完成したのである。

（4）チエンマイ～タウンゲー間道路

一方、チエンマイ～タウンゲー間道路は、泰緬鉄道の北側でタイとビルマを結ぶ交通路として建設されたものであった。当初南方軍ではタイ～ビルマ間の道路整備に際して、ラムパーン～チエントウン～ターコー間、チエンマイ～タウンゲー間、ターク～メーソート間の3つのルート进行想定し、この中から相応しいルートを選ぶことになった（図6参照）。南方軍は泰国駐屯軍にこの調査を命じたことから、この3つの道路の調査が行われた。次に述べるように、泰国駐屯軍は1943年1月に設置され、中村明人中将が司令官に就いていたが、彼自ら4月に北部を視察に訪れ、ラムパーン～メーサーイ間の道路状況を確認した²⁶。5月下旬には参謀長に3本の道路状況を調査させ、その結果チエンマイ～タウンゲー間道路が最も重要であることが判明した²⁷。

これらの道路のうち、ラムパーン～ターコー間道路については、少なくともタイ国内のラムパーン～メーサーイ間は十分整備された道路であり、その先も自動車の通行は可能であった。この道路はそもそも開戦前から存在したタイとビルマを結ぶ唯一の自動車道路であり、シャン州に進出したタイ軍も使用していた。ターク～メーソート間道路はかつて日本軍がビルマ攻略作戦時に使用した道路であったが、その後使用されることがなかったために荒廃が甚だしかった。チエンマイ～タウンゲー間道路は、チエンマイからメーテーンの分岐点までは自動車が通行であったものの、その先は隊商が通るような山道しかないような状況であった。

当初日本側は、このチエンマイ～タウンゲー間道路の整備をタイ側に任せていた。中村司令官によると、日本側はチエンマイ県知事にこの道路の整備の依頼し、知事がタイ人労務者を調達して建設を行うとしていた²⁸。日本軍は仏印にいた第21師団工兵隊の主力をタイに派遣して工事の指導に当たらせることとし、工事は6月から開始した〔防衛研修所戦史室1969: 548〕。しかし、作業はすべてタイ側が提供する労働力と機材に依存せねばならず、日本軍は泰緬鉄道の建設に注力していたために、トラック

1台も充当できないような状況であった。作業現場が奥地になるにつれて、労務者の交代にも時間がかかるようになり、建設は予定より大幅に遅れていた²⁹。

このため、泰国駐屯軍は日本軍の工兵部隊を投入し、建設速度を速めることにした。中国からビルマへ向けて転進中であつた第15師団の先頭部隊を中村司令官の指揮下に入れ、8月からタイに到着し始めた師団工兵連隊と歩兵1大隊をチエンマイに送り始めた〔防衛研修所戦史室 1968: 140-141〕。この部隊輸送のための軍用列車の運行が8月20日から始まり、長らく軍用列車の設定がなくなっていた北線で再び軍用列車の運行が見られるようになったのである³⁰。表9のように、1943年8月からチエンマイ着の軍事輸送の車両数が増加し、10月には1,000両近くに達していることが分かる。ラムパーン着の輸送はないことから、8月末から始まった北線の軍用列車は、チエンマイでの道路整備を行う部隊を輸送するためのものであつたことになる。なお、1943年3月にラムパーンとチエンマイに向けて大量の軍事輸送が行われているが、これが何のためであつたのかは判別しない。

南方軍からは2ヶ月で完成させるよう要求された道路であつたが、道路の総延長は400kmを越え、しかも急峻な山地を横断するルートであつたことから、工事は難航を極めた〔Ibid.: 179〕。また、労務者の確保にも難航したことから、道路建設は大幅に遅延した。8月末の時点で、日本側は当面2,000人の労務者を使用し、仮設の道が開通したら6,000人に増強して本道の建設を行うとして、労務者の調達を要請していた³¹。その後、飛行場整備の労務者2,000人を追加して計8,000人の労務者の調達を求めたが、9月末の時点でも確保できたのは1,000人に過ぎず、山田武官はチエンマイ

表9 ラムパーン・チエンマイ着
軍事輸送量の推移(第2期)
(単位:両)

発区間	ラムパーン	チエンマイ	計
1942/07	3	2	5
1942/08	1	2	3
1942/09	—	1	1
1942/10	—	—	—
1942/11	1	3	4
1942/12	—	9	9
1943/01	3	3	6
1943/02	6	3	9
1943/03	235	139	374
1943/04	29	18	47
1943/05	13	7	20
1943/06	7	3	10
1943/07	4	2	6
1943/08	3	108	111
1943/09	1	571	572
1943/10	61	984	1,045
計	367	1,855	2,222

注: 始発駅の発車日を基準としている。
出所: 表3に同じ、より筆者作成

県知事が非協力的であるとの現地日本軍の不満をタイ側に伝えていた³²。その後11月初めの時点では、道路建設に4,000人、飛行場建設に2,000人の労務者を用いていたのを、飛行場の整備終了に伴って道路建設に6,000人すべてを充当することに変更したとの文書があることから、10月中にタイ側が何とか必要な労務者を確保したことが分かる³³。結局、日本軍はこの道路を進軍ルートとして使用することを諦め、ラムパーン～ターコー間道路経路に変更することになる。

チェンマイ～タウンゲー道路建設に伴い、一旦は日本兵がほぼいなくなったチェンマイに、再び多数の日本兵が進駐してくることになった。チェンマイの日本兵の数は、9月19日の時点では5,133人となっていた³⁴。8月20日から軍用列車の運行が始まっていたことから、約1ヶ月で5,000人ほどの日本兵がチェンマイに入ったことになる。その後日本兵の数はさらに増え、10月12日には約7,000人に達した³⁵。日本兵はその先の道路沿いにメーホンソーンに至るまで各地に点在していたと思われることから、この道路建設に従事していた日本兵は1万人以上に達していたものと考えてよからう³⁶。

4. 警備部隊の復活

（1）泰国駐屯軍の成立

開戦当初、タイの安定確保は第15軍の任務となっており、最初は近衛師団が、次いで第55師団、第33師団の部隊がその任務にあたっていた。しかし、いずれの部隊も主要な任務はマラヤやビルマへの進攻であり、タイの警備に廻す兵力がなくなってきた。このため、1942年1月に独立混成第4連隊第3大隊を、2月に同連隊の騎兵中隊と砲兵中隊をバンコクに派遣して第15軍の指揮下に入れた〔防衛研修所戦史室 1969: 534〕。第15軍では当初これらの部隊をタイ国内およびビルマのテナセリム地方に派遣し、タヴォイ、ビクトリアポイントにそれぞれ歩兵1中隊、ラムパーン、ピッサ

ヌローク、チュムポーン、ソンクラーにそれぞれ歩兵1小隊、コーラートに騎兵1小隊を配置した〔久本編 1979: 8〕。

その後、第15軍司令部がビルマに進出したことに伴って、南方軍総司令官はタイと北緯16度以南のビルマ・テナセリム地域を南方軍の直轄とし、バンコクにいる南方軍鉄道隊司令官にこれらの部隊に指揮も任せ、タイとテナセリム地域の警備を担当させた〔防衛研修所戦史室 1969: 534〕。1942年5月に入ると、南方軍はテナセリム地域をマラヤに進軍した第25軍の作戦地域に組み込み、ビクトリアポイントとタヴォイの部隊はバンコクに引き上げた〔Ibid.〕。さらに、5月末までに東南アジアのほぼ全域が日本軍の支配下になったことで南方攻略作戦がほぼ終了したことから、大本営は南方軍総司令官に対して南方要域の安定確保と外部地域に対する作戦準備を命じた〔Ibid.: 538〕。この中で、タイについては駐屯兵力を最小限に留めることとされ、南方軍はこれに基づいてタイの日本軍の警備隊は逐次撤収することにした。8月に入って、マラヤで警備を行っていた第25軍の第5師団が日本に帰還することになったため、南方軍はタイの警備を担当していた独立混成第4連隊の諸部隊をマラヤに移すことに決めた〔久本編 1979: 54〕。これによって、タイ国内から警備部隊が一旦はほぼ消滅したのであった。

ところが、泰緬鉄道の建設現場で起こった事件が、タイにおける日本軍の警備部隊を復活させることになった。泰緬鉄道の起点にあたるバーンポーンには日本兵が多数駐屯し、シンガポールから送られてきた捕虜の収容所が町内の寺ワット・ドントゥームにあったことから、タイ人と日本兵の間のトラブルが頻繁に起きていた。12月18日にはタイ人僧侶が捕虜に煙草を恵んだところ、日本兵がそれを見つけて殴った。この話を聞いた鉄道建設のタイ人労務者と日本兵の間に喧嘩が起き、さらにカーンチャナブリーから応援に来た日本兵がバーンポーン警察署前でタイ側と銃撃戦を繰り広げるに至った³⁷。これによって日本兵計7人が死亡し、5人が負傷した³⁸。

このバーンポーン事件はこれまでタイで起きたタイと日本の間の衝突の中では最大のものであり、タイ人の間に日本軍への不満が少なからず存在することを日本側は思い知らされた。このため、南方軍は1942年12月に急遽仏印にあった第21歩兵団長の永野亀一郎少将が指揮する歩兵第82連隊第2大隊をバンコクに派遣した〔防衛研修所戦史室 1969: 545〕。そして、翌年1月4日に泰国駐屯軍の新設を発令し、司令官として中村少将を任命した〔Ibid.: 545-546〕。軍参謀長には陸軍武官の守屋少将が就く予定であったが、病気のため山田少将が参謀長兼陸軍武官に任命された³⁹。2月1日に軍司令部の編成が完了すると、第21歩兵団司令部は原所属のサイゴンに戻り、歩兵第82連隊第2大隊が引き続き担当した。名前は泰国駐屯軍であったが、実際には警備部隊はこの大隊のみであり、他に泰緬鉄道建設のための鉄道監部、鉄道連隊が2つ、その配下の兵站部隊があるのみであった⁴⁰。

この泰国駐屯軍が設置された時点のタイ国内の日本軍の駐屯状況を示したものが、表10となる。この表の原資料はタイ語で記されているため、日本語の部隊名は実際とは異なる場合もあり、また漢字が判別しないものもある。これを見ると、バンコク市内には小規模な部隊が各所に点在していることが分かる。泰国駐屯軍の司令部はサートーン通りの中華総商会の建物に置かれており、学校、競馬場、駅、港などが主要な駐屯地であった。兵の数は判別しないが、部隊の規模から推計するとバンコク市内の日本兵の数はおよそ3,000人であったものと思われる⁴¹。バンコク北方のドーンムアン飛行場には航空部隊があり、チェンマイとラムパーンも航空関係の部隊と憲兵が常駐していた。南部のハートヤイ、チュムポーンは鉄道関係の部隊と憲兵であり、残りは泰緬鉄道沿線の建設、鉄道輸送、兵站、捕虜収容所関係の部隊であった。一部人数の分からない部隊もあるが、判別する限りで推計すると計6,235人となった。すなわち、バンコクと泰緬鉄道沿線にそれぞれ3,000人程度の日本兵がおり、それに北部と南部の数ヶ所の若干の兵員を加えたのが、泰国駐屯軍が発足した当時の状況であった。

表10 タイ国内に駐屯している日本軍部隊 (1943年1月)

所在地	場所	部隊名	指令官名	任務	人数
バンコク	ボルネオ社	石毛部隊	石毛少佐	水運	1大隊
	バンコク港	石毛部隊酒井支部		武器庫	1小隊
	バンコク港	永野部隊支部		対空砲	1中隊
	中華総商会	日本軍司令部	中村中将	司令部	
	サーラーデーン	バンコク南憲兵隊	木下少佐	憲兵隊	1小隊
	サーラーデーン	日本憲兵隊司令部	林大佐	憲兵隊司令部	40人
	トゥリアムウドム学校	永野部隊司令部	永野少将	後方指揮	30人
	トゥリアムウドム学校	北野部隊	北野少佐	戦闘部隊	1大隊
	ウテンタワイ学校	工藤部隊	工藤大佐	兵站	1大隊
	歯学棟	大沢部隊	大沢中尉	石油	1小隊~1中隊
	国立競技場	下田部隊司令部	下田少将	軍事鉄道建設	40人
	バトゥワン工業学校	佐久間部隊	佐久間大尉	弾薬庫	1中隊
	バトゥワン競馬場	酒井部隊	酒井大尉	糧秣	1中隊
	ウィッタユ通り	精神科(グドウ部隊支部)		精神医療	1小隊
	ウィッタユ通り	永田部隊	永田中尉	通信	1小隊
	ワッターナ学校(バーンカピ)	岩畔部隊	岩畔大佐	特殊機関	40人
	家畜収容所(ブラカノン)	永野部隊支部		石油貯蔵	1小隊
	鉄道技術学校(マッカサン)	橋本部隊	橋本中尉	鉄道技師	1小隊~1中隊
	獣医棟	自動車		自動車部隊	1小隊~1中隊
	射撃場(サムセーン)	捕虜収容所		捕虜収容	1小隊
	ベップリー学校	工藤部隊支部		士官宿泊	30人
	鉄道局資材部	鉄道輸送司令部	鐙柄大佐	鉄道輸送	20人
ドーンアン	バンコク駅	盤谷停車場司令部		駅務	
	バーンスー駅	バーンスー停車場司令部		駅務	
	ナーンルーン競馬場	西村部隊	西村中尉	自動車修理	1小隊~1中隊
	ハイピンクラブ	バンコク北憲兵隊	ヤマモト少佐	憲兵隊	1小隊
	チャートソングロ学校	野戦病院	ウエダ大佐	病院	1中隊
	バーンソムデット	トンプリー憲兵隊		憲兵隊	1分隊
		アベ部隊	アベ大佐	航空地上部隊指令	
		飛行機修理中隊	ヨシカワ中尉	飛行機修理	1中隊
		飛行場中隊	サエイ中尉	飛行場	1中隊
		気象中隊		気象観測	1小隊
チエンマイ		ドーンアン憲兵隊支部		憲兵	1分隊
		チエンマイ憲兵隊支部		憲兵	1分隊
ラムバーン		気象中隊		気象観測	1分隊
		航空部隊司令部支部			
ノーンブレードウック		ラムバーン憲兵隊支部		憲兵	1分隊
		通信部隊			半小隊
バーンボン		鉄道倉庫	橋本中佐	鉄道機材資材保管	
		軍事鉄道		鉄道建設	
		捕虜収容所支部		捕虜収容	
		捕虜収容所支部		捕虜収容	
カーンチャナブリー		停車場部隊		駅務	1分隊
		イキリ中隊			1中隊
		バーンボン憲兵隊支部		憲兵	1分隊
		野戦病院支部			
ハートヤイ		捕虜収容所支部	佐々少将	捕虜収容	
		今井部隊(鉄道第9連隊)	今井大佐	軍事鉄道建設	鉄道技師1連隊
		陸上輸送部隊		陸上輸送	1小隊
		建設部隊		建設	1小隊
		糧秣支部		糧秣	1小隊
チュムボン		カーンチャナブリー憲兵隊支部	オノ中尉	憲兵	1分隊
		野戦鉄道司令部支部	カムラ中尉		
		ハートヤイ憲兵隊支部		憲兵	1分隊
		停車場部隊	タナカ中尉	駅務	1分隊
		チュムボン憲兵隊支部		憲兵	1分隊

注：原資料がタイ語のため、日本側の実際の部隊名とは異なる場合がある。

出所：NA Bo Ko. Sungsut 2/66より筆者作成

(2) 偵察部隊の派遣

泰国駐屯軍はタイにおけるタイ人と日本兵の衝突を避けるとともに、今後の軍事作戦を遂行するためにタイ国内の様々な状況を偵察することとした。このため、駐屯軍では日本兵にタイでの注意点を記したパンフレットを作成して配布するとともに、国内各地に偵察隊を派遣して、地方の状況を把握することとした。

バーンポーン事件を教訓に、泰国駐屯軍は日本兵の綱紀肅正を図ってタイ人との衝突を回避する必要があることを痛感し、タイに入ってくる日本兵向けにタイの文化や風習を紹介するパンフレットを数十万部作成し、タイに駐屯する兵はもちろんのこと、マラヤや仏印からタイに入ってきて通過する兵に対しても全員に交付して日本兵の振る舞いを改善しようと試みた⁴²。このパンフレットは「泰国駐留(通過) 将兵必携」と命名され、僧侶に敬意を払うこと、子供の頭を撫でてはいけないこと、殴打してはならないこと、泥酔や裸体での行水を慎むことなどが記載されていた⁴³。この成果は上々で、2～3か月するとビンタをする者はいなくなり、タイ人の日本兵に対する信頼感が高まったとのことであった⁴⁴。

一方、偵察についてはタイ国内各地で行われていた。表11は1943年前半における日本兵の偵察の状況を示したものである。中村司令官の訪問を除いて、いずれもタイ側の資料から判別したものであり、地方の県知事から中央に送られた日本兵の動向に関する文書や会見録を基にしている。これを見ると、日本兵がタイ国内の様々な地域を訪れて地図を作製したり写真を撮っていたりしていたことが分かる。とくに3月から5月にかけて日本兵の偵察は多く、中村司令官の2回の地方視察を含め、日本兵が主に北部と南部で偵察を行っていた。この中には、上述したクラ地峡横断鉄道やタイ～ビルマ間道路整備のための調査隊も含まれており、例えば3月4日からの岡崎中尉の一行や翌日からの石毛少佐の一行は、日本側が最初に行ったクラ地峡横断鉄道のための調査であった。5月に入ってタークを訪れている事例が2例あるが、これらはターク～メーソート間道路の調査の

表11 地方における日本人の偵察状況 (1943年1月～6月)

月 日	場 所	氏 名	人数	目 的	備 考	出 所
01/28	バーデン・ベン・サール		8	地形調査	マラヤから	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5, 2/11
02/02/03	プルー	スキヤマ伍長	1	外国人調査	ラムバーンから	NA Bo Ko. Sungsut 2. 10/233
02/05/06	ナコーンナー・ヨック、プラー・チャー・ブリー	工藤部隊の兵	10	地図作成、写真撮影		NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/19
02/07	プルー	スキヤマ伍長	1	外国人調査	ラムバーンから	NA Bo Ko. Sungsut 2. 10/239
02/18	ナコーン・シン・タマラート	ヤマダ、タナカ、フジハラ	3	地図作成		NA Bo Ko. Sungsut 2. 5, 2/11
02/19/24	ウー・ン・タニー、ナコーン・パラム	クボタ (石田部隊)		鉄道路線調査		NA [2] So Ro. 0201. 16/25
2/20/21	シーラー・チャー、ラウオン	Kジマタダ、Kヒラタ、Kオカモト	3	写真撮影		NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/19
03/04	パーク・ナー・チュム・ボーン		4	写真撮影		NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/5
03/04/08	チュム・ボーン、クラブリ、ラノーン	岡崎中尉 (北野部隊)	17	交通路調査		NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/4
03/05/11	チュム・ボーン、ラノーン	石毛少佐 (石毛部隊)	10	交通路調査		NA Bo Ko. Sungsut 2. 5, 2/10
03/11	チュム・ボーン		9	地図作成		NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/5
03/12	パーク・ナー・チュム・ボーン		12		海の深さを計測	NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/5
03/13	トロン		3	タイ軍の動向調査	ハートヤイから	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5, 2/11
03/17	ナコーン・シン・タマラート	Yインサキ		写真撮影、精米所視察		NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/19
03/24/27	ターク、スコータイ、サワン・カローク		2	写真撮影	ラムバーンから	NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/30
03/26/27	チャチュエン・サオ		5~6	地図作成		NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/16
03/31	クラビー	イナゲ大尉		道路調査	ブー・ケットから	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5, 2/14
04/01/06	チェンマイ、ラムバーン、チェンラーイ	中村中尉	4	視察		防衛研 南西一泰弘印5
04/03	ファイ・ヨート		6	橋梁視察	トランから	NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/60
04/11	ロップリー	フジモト少尉、ナカマラ伍長	14	道路調査	翌日コラー・ト	NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/19
04/11/13	クラブリ	クボ	6~7			NA Bo Ko. Sungsut 2. 5, 2/10
04/15/17	プラー・チャー・ブリー、アランヤブ・ラテート、バンタンバン	中村中尉	4	視察		防衛研 南西一泰弘印5
05/01/03	ターク、スコータイ	サトウ中佐		道路調査	ラムバーンから	NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/60
05/06	シカオ	イナゲ大尉	8	視察	トランから	NA [2] So Ro. 0201. 98. 1/16
05/10	ナコーン・シン・タマラート	ヤマダ、タナカ、フジハラ	3	視察	ナラー・ティワートから	NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/19
05/11/13	ターク	岡崎中尉 (北野部隊)	10	道路調査	メー・ソートへ	NA [2] So Ro. 0201. 98. 1/16
05/18/20	メー・ソート	岡崎中尉 (北野部隊)	9	道路調査	タークへ	NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/61
05/25	ウボン	カワタム	1	鉄道路線調査	コラー・トへ	NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/42
05/21/23	チェンマイ、ラムバーン		36	地形調査	銃造扱いを徒歩行軍	NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/19
05/21/28	プルー・チャー・ン		7	飛行場調査	ラムバーンから	NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/19
05/27	チェンマイ	コドウ大尉 (重監)	1	視察	ラムバーン、チェントゥンへ	NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/61
06/06/07	コーン・ク	ウエノ少尉		飛行場調査	ウー・ンへ	NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/60
06/23/24	チェンラーイ、チェンマイ		3	道路調査	タウ・ン・ジーから	NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/42

注：偵察以外の日本人の動向については省略した。

ためであった。

これらの偵察については、タイ側に事前に通告されていたり、あるいは現地で県知事などに面談したりしてその目的が明らかになっているものもあれば、日本兵が勝手にやってきてタイ側に通告せずに立ち去る場合も存在した。例えば、2月21日にラヨーンにきた日本兵3人は、この日の夜10時にバスでラヨーンに到着し、翌日市場などの写真を撮ってからバスでバンコク方面に戻ったという⁴⁵。県知事などタイ側の官憲には接触しておらず、3人の名前はホテルの宿帳から判明したものと思われる。彼らが兵であるかどうか分らなかったようであるが、県はバスの従業員が3人のうち1人をバンコクで軍服姿のところを目撃したとの証言を報告していた。また、3月4日にパークナムチュムポーンを訪れた日本兵4人は、海岸や沖合の島の写真を撮っているのを目撃されたが目的が分からず、タイ側が後程チュムポーン市内の写真屋で探したところ、日本兵が現像に出した写真が見つかり、計16枚のうち8枚が海岸や港の写真で、残りは仏塔や寺の写真であったという⁴⁶。

日本兵が各地で頻繁に偵察を行い始めたことは、タイ側に警戒感を与えていた。1943年3月19日にナコーンシータマラートに駐屯する第6方面陸軍司令官（Phu Bankhapkan Monthon Tahan Bok thi 6）から合同委員長に送られた文書では、表11の1月28日のパーダンベサールの偵察から3月13日のトランへの日本兵の訪問までの南部における日本兵の偵察が報告されており、最近日本軍が南部で活動を活発化させているが、秘密裏に行っているのを何を目的にしているのか分からないと伝えていた⁴⁷。この中にはクラ地峡鉄道建設のためにチュムポーンを訪問した岡崎中尉や石毛少佐の一行の訪問も含まれていたが、この時点ではまだタイ側に対して鉄道建設を公式に伝えていなかった。このため、このような頻繁な日本人による偵察はタイ側に疑念を抱かせ、パーンポーン事件以降日本軍がタイへの警戒を高めたことが頻繁な偵察につながっているのではないかと思わせていた。

そもそも、バーンポーン事件後に日本軍がタイに駐屯軍を置いた事実も、タイ側に疑念を抱かせていた。タイに駐屯軍を置くということは日本がタイの戦略上の重要性を認識したからに他ならず、タイが今後ますます戦争に巻き込まれることを意味した。さらに、タイにおける日本軍の影響力もより大きくなり、日本側の要求をタイが呑まざるを得なくなる場面がさらに増えることも予想された。このため、駐屯軍の設置自体がタイ側に少なからぬ影響を与えたのであり、1943年2月から始まった日本軍の軍用列車の積荷を採る物資輸送報告の作成や、3月の合同委員会の同盟国連絡局への格上げも、駐屯軍の設置に対応したものであった。それに加えて、タイ国内の各地で日本軍の偵察活動が増加したことは、タイ側に更なる警戒感を与えることになったのである。

(3) 地方への部隊駐屯

日本軍は地方への偵察を頻繁に行うのみならず、地方への部隊の駐屯も拡大し始めた。泰国駐屯軍の設置後に日本軍が新たに部隊を派遣したのは、バットンバン、トラン、プーケットであった。

バットンバンには以前から通信部隊と鉄道部隊が駐屯しており、兵はそれぞれ3人、7人常駐していた⁴⁸。日本側は1943年1月に入ってバットンバンに憲兵隊を設置したいとタイ側に打診した⁴⁹。これに対し、合同委員会では日本軍がバットンバンに憲兵を常駐させることはフランスとの武装解除協定に抵触するかどうか外務省に尋ねた⁵⁰。1941年のタイへの「失地」回復に伴い、「失地」は武装解除地域に指定され、タイ軍が常駐することはできなくなっていたことから、日本軍の常駐が問題にならないかどうか確認したのである。外務省は日本軍がタイ政府の要請に基づいて常駐しない限りは協定違反にはならないと回答したが、この件でピブーンは日本軍がタイ国内で憲兵隊の常駐箇所を増やすことに疑問を示していた⁵¹。このため、外務省は今後日本軍による憲兵隊の派遣箇所は極力少なくするよう求めたが、合同委員会ではそれを実行するのは極めて難しいと回答してい

た⁵²。バットンバンへの憲兵の派遣は2月中にも行われたようであり、その後3月には20人の警備隊も常駐を始めていた⁵³。

一方、南部西海岸では1943年2月に日本の輸送船が敵の潜水艦の攻撃を受けて撃沈されたことから、3月に入って日本側はトランとプーケットに警備隊を派遣するために将校を視察に派遣するので便宜を図ってほしいとタイ側に伝えた⁵⁴。この情報がタイ側に伝わったのは3月17日であったが、その翌日トランにイナゲ大尉が到着した。イナゲ大尉は県知事を訪れ、日本兵150人がトランに常駐することになったとして、宿舎の提供を求めた⁵⁵。その後、3月24日に日本兵100人が列車で到着し、県では運動公園（Tamnak Phon Kai）を宿舎に提供した⁵⁶。運行予定表では3月21日にバンコクからトランまで貨車5両の輸送が記録されていることから、これが3月24日に到着した部隊の輸送用であったものと思われる⁵⁷。その後、日本側は公園が町から離れていて不便であるとして市内のアヌクーン（Rongrian Anukun Satri）女学校の使用を求めた⁵⁸。これに対してタイ側は学校の使用は認めないと拒否し、日本側と対立していた。県側は同盟国連絡局に対して陸軍武官経由で学校の使用を認めないよう交渉してほしいと要求し、山田武官と交渉の結果、トランの日本軍に対して学校の使用要求を取り下げさせると約束させた⁵⁹。この結果、イナゲ大尉はトラン県に対して学校の使用要求を取り下げると伝えてきた。トランの日本兵は警備隊1中隊と憲兵1小隊となり、警備隊は結局運動公園をそのまま使うことになった⁶⁰。

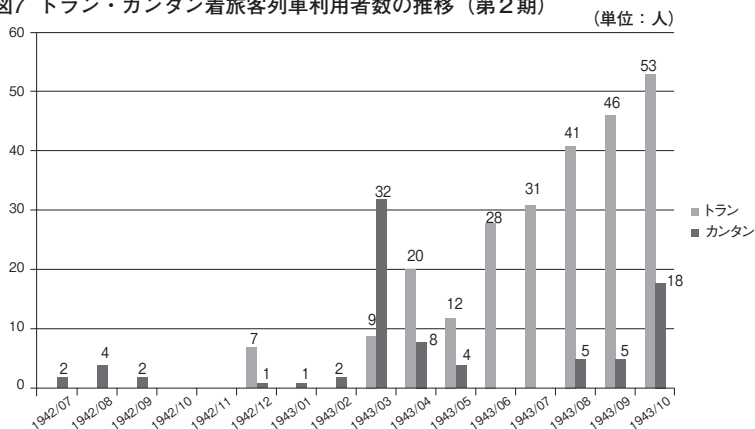
プーケットには、3月22日に憲兵のサトウ大尉ら計4人が到着し、プーケットに常駐することになったと県知事に報告してきた⁶¹。その後、26日夜にはタカハシ中尉ら16人が到着し、28日にはイナゲ大尉が25人の兵を連れてプーケットに入った⁶²。イナゲ大尉はトランに戻り、その後はタカハシ中尉がプーケットの警備隊の司令官となったようである。4月6日にはタイ側の官憲を招いて会議を開き、日本軍は島の南側のチャローン湾、西側のカマラー湾とマイカーオ飛行場を警備することで合意し、当面兵は

常駐させないがその際には通告するとした⁶³。最終的に、プーケットの日本軍もトランと同じく警備兵1中隊と憲兵10人の規模となった⁶⁴。

このトランとプーケットでの日本軍の駐屯は、カンタンへの支線での日本兵の利用を増加させていた。図7はトラン、カンタン着の一般旅客列車の日本兵の数を示したものである。これを見ると、1943年2月までは日本兵の到着はほとんどなかったが、3月以降は日本兵の到着が急増し、その後も継続して存在していることが分かる。このうち、カンタン着はプーケットを訪れる日本兵が利用していたものと思われる。また、トランとプーケットの憲兵隊の司令官はサトウ大尉が兼任していたことから、この間での日本兵の往来も定期的に存在していた。なお、カンタンの到着数が少ないのは、プーケットを訪れる際に一旦トランで下車して宿泊し、翌日自動車でカンタンに向かって乗船していた兵が少なからず存在していたためと思われる。

このように、日本軍の駐屯地は泰国駐屯軍の設置後に増加し、日本軍との対応を迫られる県の数が増えることになった。とくに南部の西海岸への日本軍の駐屯はこれが初めてであり、この後インド洋側の防衛強化とともに

図7 トラン・カンタン着旅客列車利用者数の推移（第2期）



にこの地域の警備隊も増強されていくことになる。

（4）タイ～仏印間鉄道の調査

開戦以来、日本軍の存在が一番希薄であったのは東北部であった。東北部は日本軍の進軍ルートとは関係なかったことから、日本兵が訪問することもほとんどなかった。前述のように、初期には独立混成第4連隊第3大隊の騎兵1小隊がコーラートに駐屯したが、それも1942年5月末には撤退していた⁶⁵。その後東北部に駐屯した部隊はおらず、この地を訪れる日本兵もほとんどなかった。

しかし、1943年に入るとタイ～仏印間鉄道計画のための調査隊が東北部を訪問することになった。この鉄道は大東亜縦貫鉄道の一環として検討されたものであり、大東亜共栄圏内を縦貫する鉄道の構築のためには、中国～仏印間、仏印～タイ間、タイ～ビルマ間のミッシングリンクの解消が不可欠であった〔原田編 1988: 82-85〕。このうち、仏印～タイ間については北回りと南回りがあり、北回りは仏印とタイが計画していたベトナムのタンアップからターケーク、ナコーンパノムを經由してタイのクムパワーピーに至るルート、南回りはサイゴンからプノンペン、バットンバンを経てアランヤプラテートに至るものであった（図6参照）⁶⁶。このうち、南回りのサイゴン～プノンペン間は水運が利用可能であったものの鉄道建設計画はなかったことから、日本軍は既に一部着工されていた北回りルートに注目したのである。

最初にこの鉄道調査を行ったのはバンコクの石田部隊であり、1943年2月19日から24日までの日程で、クボタらの調査隊がバンコクからウドンターニーを經由しナコーンパノムに至り、ターケークに渡った後は仏印側の調査を行っていた⁶⁷。この時日本側は候補としてクムパワーピー～タンアップ間の他にウボン～サワンナケート～タンアップ間、ウボン～ケーマラート～ラオバオ～ドンハ間の2つのルートも検討するとしていたが、実際に調査を行ったのは最初のルートのみであった⁶⁸。その後、7月に入っ

て仏印の軍事鉄道長の安達技師がクムパワーピー～ナコーンパノム間、ウボン～ケーマラート間の路線調査を求め、前者は8月28日から、後者は9月8日から調査を行うとタイ側に通告したが、仏印からの調査隊が来られず延期となっていた⁶⁹。この時点で、タイ～仏印間の鉄道ルートは2つに絞られていた。

この公式の調査隊以外にも、鉄道調査と思われる日本兵が東北部で活動を始めていた。8月8日にはナカボリら日本人7人がウドンターニーからナコーンパノムに到着し、ターケークを訪れた後ウドンターニーに戻っていた⁷⁰。その後10日にはターケークにいた大東亜鉄道建設部長のニイサトら8人がナコーンパノムを訪れ、ナコーンパノム～クムパワーピー間の鉄道路線の調査をしたいと知事に伝えていた⁷¹。20日にも日本人4人がターケークからナコーンパノムに来てメコン川橋梁予定地のバーンウーンまでの測量を行ったが、タイ側の許可を得ていなかった⁷²。一方、ウボンには31日にパークセーから日本兵3人が到着し、仏印からケーマラートを経てウボンに至る鉄道ルートを調査していると県知事に伝えたが、知事は同盟国連絡局に相談するよう求めていた⁷³。このように、仏印側からの調査隊と思われる日本人が、タイ側の許可を得ないまま何隊も入ってくる状況が続いていたのである。

仏印からの調査隊は、最終的に10月に入ってからタイ～仏印間鉄道の調査を行った。北ルートでは10月7日に調査隊のチサトら計10人がターケークからナコーンパノムに入り、クムパワーピーへ向けて調査を行い、28日にバンコクに戻っていった⁷⁴。一方、南ルートのケーマラート～ウボン間の調査は10月9日から21日間で行われた⁷⁵。調査に同行した鉄道局の技師によると、日本側は初めから北ルートのタンアッパ～クムパワーピー間を選ぶつもりであり、ウボン～ケーマラート間はルートの調査を十分に行っていなかったとのことであった⁷⁶。それでも、翌年1月に日本側は北ルートと南ルートのいずれかを建設することに決めたとタイ側に通告するにとどめ、最終的な決断は示さなかった⁷⁷。

このように、1943年に入るとタイ～仏印間連絡鉄道計画の浮上で東北部に日本人の調査隊が入るようになり、日本人がほとんど立ち入らなかった東北部も日本人の活動範囲に組み込まれていった。この後、飛行場の整備や部隊の駐屯が始まることで、東北部での日本軍の活動はますます活発になっていくのである。

5. 日本軍の通過と駐屯

(1) 進軍ルートとしてのタイ

これまで見てきたように、開戦とともにタイに入ってきた日本軍はマラヤとビルマを目指す部隊が中心であり、タイを通過して戦線に向かうことが最大の目的であった。このため、開戦直後にはタイは日本軍の進軍ルートとしての意味を持ち、多数の日本兵がタイ国内を通過していくことになったのである。

マレー戦線向けの部隊としては、主に仏印国境からバンコクに入り、マレー半島を南下してマラヤに入った近衛師団、開戦時にマレー半島に上陸しマラヤに向かった第5師団、その後を追って同じルートでマラヤを目指した第18師団がタイを通過していた。先の図3（「上」に掲載）は開戦時にタイに入った各師団の兵員数の推計値を示しており、近衛師団、第5師団それぞれが約1.6万人ずつタイに入ってきたことになる。両師団の編成上の兵員数はそれぞれ約1.8万人、約2.5万人であったことから〔陸戦史研究普及会編 1966: 271-272〕、マレー進攻作戦に参加しなかった部隊及びコタバルに上陸した部隊を除くと、およそ4万人がタイを通過したことになる。さらに、後からソクラーに上陸した第18師団のうちマレー進攻作戦に参加した兵員数が約1.7万人あり〔Ibid.: 273〕、他に師団に含まれない部隊も存在したことから、マレー進攻作戦に参加した部隊でタイを通過した兵の数はおよそ6万人の規模となる。うち鉄道でマレー半島を南下した兵が1.6万人程度、残りが南部に上陸し、そのまま南下してマラヤに入った

ものと推計される。

一方、ビルマ攻略作戦向けの部隊は、宇野支隊としてマレー半島の4ヶ所に上陸した部隊を除けば、第55師団が仏印国境からタイに入り、第33師団は船で直接バンコクに乗りつけた。カーンチャナブリーからタヴォイに入った沖支隊以外はどちらもバンコクからは鉄道でピッサヌロークかサワンカロークに向かい、そこからターク、メーソート経由でビルマに入っていた。図5（「上」に掲載）のように第55師団は約1.7万人、第33師団は約1.3万人の規模であったことから、およそ3万人がタイを経由してビルマに向かったことになる。このうち2,000人程度がカーンチャナブリー経由でビルマに向かい、残りがメーソート経由で進軍したものと考えられる。

このように、マラヤとビルマという2つの戦線への通過地点となったタイは、約9万人の日本兵が通過する重要な進軍ルートとなったのである。このうち、上述した軍用列車を使用していたのは近衛師団の1.6万人がバンコクからマラヤ（一部ハートヤイ）まで、第55師団の約1万人がプノンペンからバンコク経由でピッサヌローク／サワンカロークまで、そして第33師団の約1.3万人がバンコクからピッサヌローク／サワンカロークまでであった。開戦直後に南線、東線、北線で運行されていた軍用列車は、これらの部隊の輸送に重要な役割を果たしていたのである。そして、部隊の移動後も後送される物資の輸送は続いていた。

このような大量の日本兵の移動を円滑に進めるために、タイ国内にも若干の日本兵は駐屯していた。開戦当初はタイの協力状況が不明であったことから近衛師団の部隊が警備隊の役割を果たし、その後独立混成第4連隊第3大隊が地方の要衝に部隊を派遣して警備を行っていたが、タイ国内に駐屯する日本軍の主要な役割は、進軍する日本軍の円滑な移動を支援することであった。このため進軍ルート上の主要駅や主要都市に日本軍は駐屯し、駅務、通信、兵站などの役割を担っていた。また、主にビルマ攻略作戦を支援するための航空部隊がバンコクを始め中部や北部の飛行場に駐屯し、ビルマへの攻撃を行っていた。開戦直後の第1期にタイ国内に駐屯し

ていた部隊は、若干の警備隊と憲兵を除けば、これらの進軍ルート上の拠点で支援をしていた部隊と、飛行場に展開した航空部隊であった。

（2）日本軍の撤退

ところが、日本軍の進軍が終了するとこれらの日本兵の大半はその存在意義を失い、大半が駐屯地から撤収することになった。また、地方に派遣された若干の警備部隊も、タイ国内には必要最低限の警備隊しか配置しないという原則に基づいてほとんどが撤退し、事実上タイ国内からは警備隊は撤退した。このため、第1期中に日本兵が一旦は駐屯を開始しながらも、第1期末までに撤収した地点が少なからず存在した。

表12は第1期末（1942年6月末）の日本軍の駐屯状況を示したものである。これを見ると、この時点で確認された日本兵の駐屯地は計16ヶ所で、主に通信と鉄道関係の部隊が中心であったことが分かる。図8のように、駐屯地は東線沿線と南線沿線が多く、それ以外には北部のチェンマイ、ラムパーン、そして泰緬鉄道の建設が始まるカーンチャナブリーしかなかったことになる。東線と南線沿いに展開する部隊は駅務、鉄道輸送や通信関係の部隊であり、各地点ともそれぞれ数人ずつの配置であったものと思われる。チェンマイとラムパーンは一時爆撃機が配置されていた航空部隊の拠点であったが、この時点では飛行場の地上部隊のみが配置されていた。

一方、第1期中に日本軍が撤退した駐屯地は、表12のように計15ヶ所が確認されている。部隊の任務は兵站、警備、航空が中心であり、兵站は主に進軍ルート上の拠点に、警備は主にマレー半島の各地に上陸した際に配置されたものである。このため、日本兵が撤退した駐屯地は大きく2つに分類され、図8のように1つは北線沿線からメーソートに抜けるビルマ攻略作戦の進軍ルート上に、もう1つはマレー半島の日本軍の上陸地点となっていた。前者はシンガポールからラングーンへの海上輸送ルートの確保と泰緬鉄道の建設に伴って輸送ルートの維持が必要なくなったために日本軍が撤退した場所であり、北線上のピッサヌローク、ナコーンサワン、

ロブリーは航空部隊の撤退も理由の1つであった。南部の警備兵の撤退は、タイが日本軍の通過を認めたことと敵に飛行場を奪われる可能性がなくなったために撤退したものであった。しかし、北線とは異なり南線での軍用列車の運行が続いていたことから、これらの地点でも駅に鉄道輸送の部隊が若干残存した可能性もある⁷⁸。

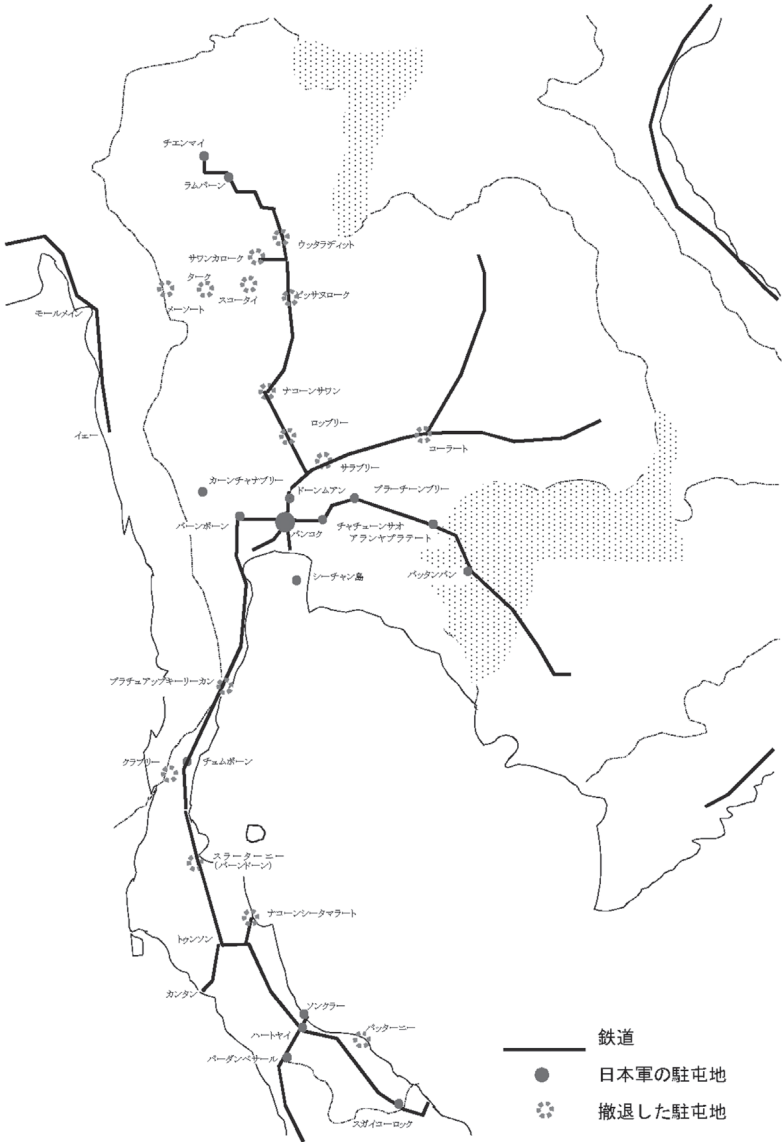
このように、第1期は進軍ルートとしての役割をタイが付与されたことから、進軍の終了とともにタイ国内の日本兵の数は減少し、日本軍が撤退した駐屯地も少なからず存在した。表12ではすべての駐屯地での日本兵の人数は示されていないが、第1期末の時点でのタイ国内の日本兵の数は多くても4,000人程度であったと思われる。開戦とともに突如存在感を

表12 日本軍の駐屯状況（1942年6月）

第1期末（1942年6月末）の駐屯地				
駐屯地	人数	部隊	備考	出所
チェンマイ	30	気象、航空、憲兵		NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/6
ラムバーン	50	航空、憲兵		NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/6
ドーンムアン	350	航空、憲兵	1943年1月の状況に基づく推計値	NA Bo Ko. Sungsut 2/66
バンコク	3,000	兵站、鉄道、憲兵など	1943年1月の状況に基づく推計値	NA Bo Ko. Sungsut 2/66
チャチュンサオ	N.A.	通信		NA Bo Ko. Sungsut 2. 10/237
ブラーチェーンブリー	6	通信		NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/19
アランヤプラテート	N.A.	通信		NA Bo Ko. Sungsut 2. 10/237
バツタンバン	N.A.	鉄道		NA Bo Ko. Sungsut 2. 10/237
シーチャン島	N.A.	水運		NA Bo Ko. Sungsut 2. 10/004
バーンボン	200	鉄道建設、捕虜収容所		NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/20
カーンチャナブリー	N.A.	鉄道建設		NA Bo Ko. Sungsut 1. 12/121
チュムボン	20	鉄道、憲兵	1943年1月の状況に基づく推計値	NA Bo Ko. Sungsut 2/66
ハートヤイ	10	鉄道、憲兵	1943年1月の状況に基づく推計値	NA Bo Ko. Sungsut 2/66
ソクラー	N.A.	鉄道		NA Bo Ko. Sungsut 2. 10/237
バーダンバーサール	N.A.	鉄道		NA Bo Ko. Sungsut 2. 10/237
スガイコーロック	N.A.	鉄道、憲兵		NA Bo Ko. Sungsut 2. 10/237
計	3,666			
第1期中に撤退した駐屯地				
駐屯地	部隊	撤退日	備考	出所
ウッタラディット				
サウンカローク	兵站		6月4日時点でほぼ撤退	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/6
スコタイ	兵站		6月4日時点でほぼ撤退	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/6
ターク	兵站、通信	1942/05/28		NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/02
メーソート	兵站		6月4日時点でほぼ撤退	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/6
ビッサヌローク	兵站、航空	1942/06/20		NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/6
ナコーンサワン	航空	1942/06/12	撤退予定日	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/10
ロブリー	航空			
サラブリー				
コーラート	警備		5月22日時点で撤退を約束	NA Bo Ko. Sungsut 2. 10/79
ブラチュアップキーリーカン	警備			
クラブリー	警備	1942/05/22		NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/9
スラーターニー	警備	1941/12/25		NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/17
ナコーンシータマラート	警備			
パッターニー	警備			

注：撤退した駐屯地で出所のないものは、撤退したことを示す証拠はないものの第1期末に駐屯が確認されていない場所を示す。

図8 日本軍の駐屯状況（1942年6月）



出所：表 12 より筆者作成

高め、タイ国内の多くの箇所に駐屯したり通過したりした日本兵であったが、その多くがビルマやマラヤへ入ったことからタイ国内での存在感は明らかに減退していた。日本兵との対応に追われていた中央や地方の官憲にとっては、タイ国内の日本軍の縮小と撤退は望ましいものとして捉えられたであろう。

(3) 建設部隊の投入

日本軍の進軍ルート上や飛行場からの日本兵が撤退する一方で、タイ国内には軍事鉄道と軍事道路の建設部隊が新たに入ってくるようになった。当然ながら、これらの部隊の駐屯地は軍事鉄道と道路の沿線になることから、局地的に数多くの日本兵が集中する場所が生まれたのである。それらは泰緬鉄道沿線、クラ地峡鉄道沿線、チエンマイ～タウンゲー間道路沿線の3ヶ所であった。

このうち、もっとも日本軍が集中していたのは泰緬鉄道沿線であった。上述したように泰緬鉄道沿線への日本兵の駐屯は1942年4月末から始まり、7月から建設工事が始まるとその数はさらに増えていった。当初タイ側で建設に従事した日本兵は約8,000人と見積もられ、おそらくはその時点でバンコク駐屯の日本兵の数を上回ったはずである。その後、1943年2月に竣工時期の繰り上げが命じられ、建設を支援する部隊が増員された。その結果、開通直前の日本兵の数は約25万人まで増加していたのである。

一方、泰緬鉄道の早期完成と引き換えに輸送力を低下させたことから、クラ地峡鉄道とチエンマイ～タウンゲー間道路が補完ルートとして用いられることになり、どちらも急遽建設が開始された。クラ地峡横断鉄道の建設工事は1943年6月から始まり、主にマラヤから連れてきた労務者を用いて建設が進められた。泰緬鉄道に比べれば日本軍の部隊の投入は限定的であったが、1943年10月の時点ではおよそ1,500人の日本兵がクラ地峡鉄道建設に従事していたものと思われる。チエンマイ～タウンゲー間道路の建設も同じく6月から始まったが、こちらは当初タイ側に任せただけに建設

は思うように進まなかった。このため、8月末から日本兵を投入しての突貫工事を始め、10月末までにはおよそ1万人の日本兵が道路工事に従事するようになった。

さらに、これら3ヶ所の建設現場では日本兵以外にも労働力として連合国捕虜や労務者も用いられ、人数的にはむしろ日本兵よりも多い状況であった。泰緬鉄道沿線にタイ側から送り込まれた捕虜の数は約5.1万人で、9月半ばの時点で4万人強が建設に従事していた。タイやマラヤから送られた労務者の数は計9.5万人に及び、同じく9月半ばの時点では約6.8万人が沿線で雇用されていた。クラ地峡鉄道に投入されたのはマラヤからの労務者1.9万人とタイ人労務者約3,500人であったが、逃亡者がどの程度いたのかについては分からない。チエンマイ～タウンゲー間道路ではタイ人労務者がなかなか集まらず難儀したが、10月中旬に何とか6,000人を確保していた。

このように、3つの軍事鉄道・道路建設に伴い、実に3万6,500人の日本兵、約5万人の捕虜、約12万人の労務者が1943年10月までに建設現場に送り込まれ、合せて20万人以上の人々が建設に携わっていたのである。これらの建設に伴い、一旦は減少したタイ国内の日本兵の数は再び増加し、その大半が3つの建設現場に集中することになった。第1期が日本軍の通過の時期であったのに対し、第2期は泰緬鉄道建設期という名のごとく、軍事鉄道・道路建設の時期であった。

（4）日本軍の再展開

3つの軍事鉄道・道路建設によって建設部隊が多数タイに投入されたほかに、1943年1月に設置された泰国駐屯軍という警備部隊の存在も、タイ国内の日本兵の数や駐屯地を再び増やすことになった。泰緬鉄道の建設現場で起こったバーンボン事件を契機に、日本軍はタイ国内に警備部隊を常駐させることになり、その司令部としての泰国駐屯軍が新たに設けられた。これが第2期におけるもう1つの大きな変化であった。

表13は第2期末における日本軍の駐屯状況を示したものである。日本軍が駐屯している地点は計29ヶ所となり、表12の時点の16ヶ所から倍増していることが分かる⁷⁹。駐屯している場所は図9のように東線、北線、南線の沿線と泰緬鉄道沿いに集中しており、東北部には1ヶ所も存在しなかった。部隊の任務では、北部は道路建設、泰緬鉄道沿線とクラ地峡付近は鉄道建設が多く、その他は第1期末と同じく鉄道沿線の鉄道輸送や通信部隊が駐屯している地点が目立つ。北線沿線のラムパーン、ピッサヌローク、ナコーンサワン、ロップリーでは飛行場建設の部隊も存在するが、これは1943年後半から始まったタイ国内での飛行場整備計画に対応したものである。

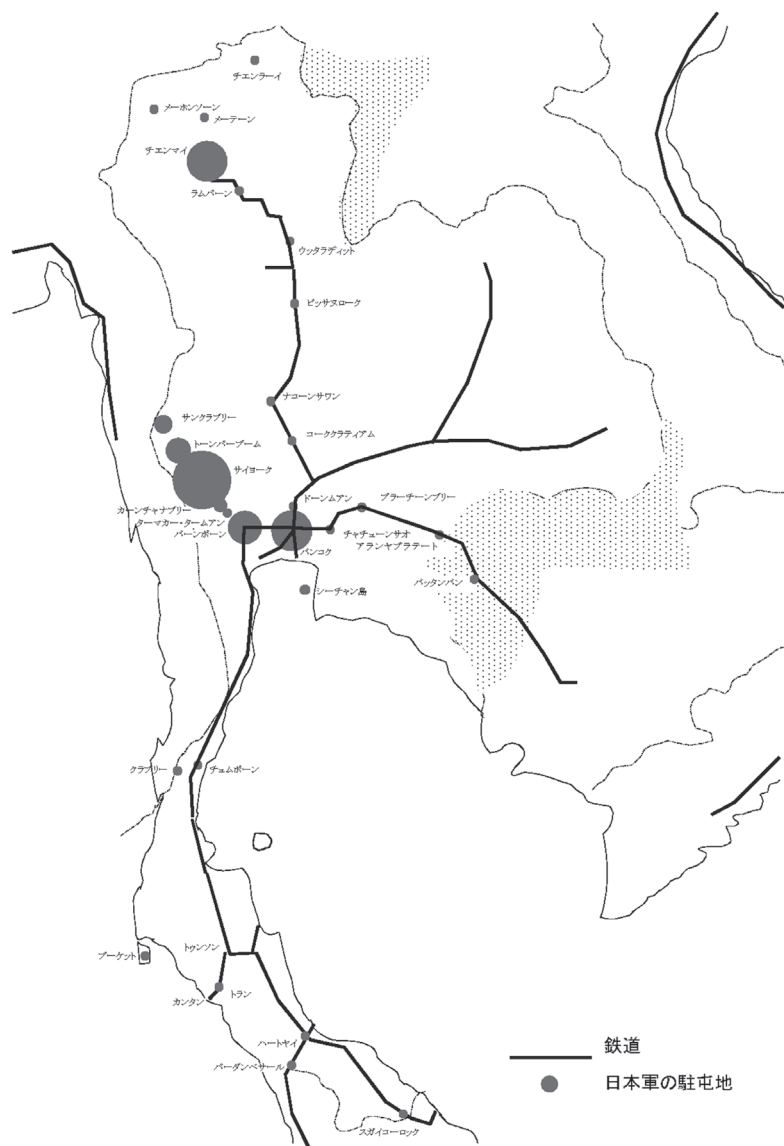
人数を見ると、日本兵が集中している箇所はチェンマイ、バンコク、泰緬鉄道沿線の3ヶ所であったことが分かる。中でも泰緬鉄道沿線が最も日本兵の数が多く、タイ国内で最も日本兵が集中する場所となっていた。チ

表13 日本軍の駐屯状況（1943年10月）

駐屯地	人数	部隊	備考	出所
チェンマイ	7,000	道路建設、気象、航空、鉄道、憲兵	10月12日の数値	NA NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 2/56
メーテン	800	道路建設	9月2日の数値	NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/60
メーホンソーン	18	道路建設	11月20日の数値	NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/42
ラムパーン	100	飛行場建設、鉄道、憲兵	10月23日の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/6
チェンラーイ	19	兵站、通信	11月16日の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/27
ウッタラディット	N.A.	鉄道		NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/17
ピッサヌローク	159	飛行場建設、鉄道	10月25日の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/6
ナコーンサワン	130	飛行場建設	10月26日の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/6
ロップリー(コーククラティアム)	150	飛行場建設	10月28日の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/6
ドーンムアン	N.A.	航空、憲兵		
バンコク	7,000	兵站、鉄道、憲兵など		NA Bo Ko. Sungsut 2/169
チャチュンサオ	N.A.	通信		
ブラーチンブリー	N.A.	通信		
アラヤプラテート	N.A.	通信		
バッタンバン	33	鉄道、通信、警備、憲兵	3月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2/103
シーチャン島	N.A.	水運		NA [2] So Ro. 0201. 98. 1/17
バーンボン	5,700	鉄道建設、捕虜収容所	9月15日の数値	表6
ターマカー-タムアン	35	鉄道建設	9月15日の数値	表6
カーンチャナブリー	1,809	鉄道建設、捕虜収容所	9月15日の数値	表6
サイヨーク	10,420	鉄道建設、捕虜収容所	9月15日の数値	表6
トーンパーブーム	4,100	鉄道建設、捕虜収容所	9月15日の数値	表6
サンクラブリー	2,700	鉄道建設、捕虜収容所	9月15日の数値	表6
チュムボン	450	鉄道、鉄道建設、警備、憲兵		表8
クラブリー	838	鉄道建設、警備	10月4日の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/11
ブーケット	60	警備、憲兵	6月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/6
トラン	60	警備、憲兵	6月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2/133
ハートヤイ	N.A.	警備、鉄道、憲兵		NA [2] So Ro. 0201. 98. 3/12
バーダンベサール	N.A.	鉄道		
スガイコーロック	N.A.	鉄道、憲兵		
計	41,581			

注：出所のないものは、第2期において日本兵の駐屯が確認できないものの、常駐していた可能性が高い場所である。

図9 日本軍の駐屯状況（1943年10月）



出所：表13より筆者作成

エンマイとバンコクはそれぞれ約7,000人の規模で、次いでクラ地峡鉄道沿線が続いていた。この時点での日本兵の数は判別する限りで4万人を超えており、表12の第1期末と比較すると少なくとも10倍は増えたことになる。上述したように3つの軍事鉄道・道路の日本兵の数のみで3万6,500人となっていたことから、タイに駐屯する日本兵のうちの約85%がこれらの建設現場に駐屯する建設部隊であったことが分かる。

第1期とは異なり、この時期にタイ国内を通過した部隊は少なかった。タイを通過していたのはビルマに派遣された第31師団のみであり、この師団は中国やマラヤ、ガダルカナルなどから到着した部隊を集めて1943年5月下旬にバンコクで編成され、その大半が6月から8月にかけて泰緬鉄道の建設現場を経由して徒歩行軍でビルマに向かっていった⁸⁰。この師団の兵員数は約1.5万人であったことから、他ルートでビルマに入った部隊を除いても、少なくとも1万人以上の兵が泰緬鉄道沿いにビルマに向かって行ったことになる⁸¹。泰緬鉄道の建設現場では総計13万人に上る日本兵、捕虜、労務者が働いており、彼らの需要を満たすだけの食料や生活必需品の確保も困難を極めていた。そのような場所を1万人以上の兵が通過したことは、建設要員向けの食料事情にも少なからぬ影響を与えていた⁸²。そして、通過する部隊の少なさが、この時期の軍事輸送量が少なかった理由でもあった。

このように、第2期には軍事鉄道・道路の建設が始まったことから、第1期とは一転してタイ国内に駐屯する日本兵のほうが通過する日本兵よりも大幅に多くなっていた。そして、タイ国内の各地を偵察する日本兵も多くなり、第1期にはほとんど日本兵の存在感のなかった東北部でも日本兵が活動し始めていた。第1期には一旦日本兵が減って安心したのも束の間、タイ国内の日本兵の数は第2期に急増し、新たに日本兵が駐屯したり訪問したりして日本側との対応に追われるようになった地点も増加したのである。

おわりに

本論は開戦から泰緬鉄道の開通する1943年10月までを対象に、タイ国内の日本軍の通過と駐屯の状況を解明することを目的とした。開戦とともに日本軍はマレー進攻作戦とビルマ攻略作戦の遂行のために、多くの部隊をタイ経由で戦線に送った。マラヤを目指した部隊は東部国境からバンコクを経由してマレー半島を南下した部隊と、マレー半島に上陸してマラヤへ向かった部隊に大分され、約6万人がタイからマラヤへと向かって行った。ビルマ攻略作戦向けの部隊は一部はマレー半島に上陸したが、大半は東部国境から鉄道でタイに入り、ほとんどがバンコクを経てピッサヌロークやサワンカロークで下車した後、ターク、メーソートを経由してビルマに向かった。これらの部隊の通過に伴い、移動ルート上に日本兵の駐屯地ができたほか、ビルマ攻略作戦を支援するための航空部隊が北線沿線に置かれた。しかし、進軍の完了後は駐屯部隊の撤退が相次ぎ、タイ国内の日本兵の駐屯地も一旦減少に向かい、1942年6月には日本兵の数は4,000人弱に減っていた。

ところが、1942年に入ると泰緬鉄道の建設が始まり、建設部隊が沿線に駐屯することになった。1943年に入ると泰緬鉄道を補完するためのクラ地峡鉄道とチェンマイ～タウングー間道路の建設も始まり、建設部隊の数は増加していった。これらの軍事鉄道・道路の建設現場では労働力として連合軍捕虜やアジア人労務者も使用され、泰緬鉄道の建設現場のみでも13万人程度の日本兵、捕虜、労務者が建設に従事していた。さらに、同年1月に泰国駐屯軍が設置されると、一旦タイ国内から撤退した警備部隊が復活することになり、国内各地で偵察活動を行ったほか、南部西海岸などで新たな警備部隊の駐屯を開始した。この結果、タイ国内の日本兵の駐屯地と駐屯する兵の数は再び増加し、1943年10月には4万人を超える兵がタイ国内に駐屯する状況となっていた。

このように、日本軍にとってのタイの位置付けは通過地から駐屯地へと

変化していった。開戦当初はマラヤとビルマに向かう通過地としての役割が強く、通過していった日本兵の数こそ多かったものの、部隊の移動の終了とともに多くの日本兵はタイを去り、タイにおける日本兵の存在は一時的に希薄となった。しかし、同じ頃始まった泰緬鉄道の建設を契機とし、建設部隊が軍事鉄道・道路の沿線に駐屯することとなり、局地的であるが日本兵の数は再び増加した。そして、タイへの警備部隊の駐屯が再開されることで日本軍は部隊の再展開を図り、タイ国内での日本兵の存在が再び濃厚になっていったのである。

今後の課題は、この後に続く時期の日本軍の通過と駐屯の状況を解明することである。この後日本軍の存在感はさらに高まり、終戦までに日本兵の駐屯地と人数はさらに増加することになる。最終的にタイ国内の各地に展開する日本軍の状況を明らかにすることで、日本軍の軍事輸送の背景がより明瞭に理解されるようになるだろう。

(本論は平成25年度科学研究費助成事業の成果の一部である)

註

- 1 この時挙げられたルート案は、北から順にチエンマイ～タウンゲー間、ピッサヌローク～モールメイン間、カーンチャナブリー～タンビューザヤ間、カーンチャナブリー～タヴォイ間、チュムボン～メルギー間の5つであったという [広池 1971: 44]。
- 2 第2鉄道監は、第2鉄道監部、鉄道第9連隊、鉄道第5連隊、第2鉄道材料廠、第4特設鉄道隊、第5特設鉄道隊、陸上勤務隊を併せて計7部隊6,600人あまりからなる後の南方軍鉄道隊を率いる司令官であった [広池 1971: 46]。ただし、この部隊名が付けられたのは1942年1月10日であり、それまでは単に服部部隊と呼ばれていた。
- 3 NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 2/1 “Chai Prathipasen Sanoe Prathan Kammakan. 1942/03/23”
- 4 Ibid. “Phra Kamchonchaturong Rian Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom. 1942/04/03”
- 5 NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 2/2 “Kammakan Phasom Thung Phana Phu Thaen Kongthap Bok Yipun Pracham Prathet Thai. 1942/08/29 ”
- 6 NA Bo Ko. Sungsut 1. 12/121 “Banchi Sadaeng Kitchakan thi Thang Changwat Kanchanaburi Dai Chat Hai kae Thahan Yipun.”
- 7 NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/19 “Banthuk Hetkan Pracham Wan Thang Mahat Thai. 1942/05/19”
- 8 ブレット報告によると、1943年5月以降にシンガポールを出発したとされる捕虜の数は計3,645人となる。また1943年4月18日から30日までに7,000人が出発しており、このうち表の対象期間である5月1日までに到着しなかった可能性があるのは4月27日以降発であるので、この7,000人のうちの2,154人が表には含まれていないことになる。このため、表中の期間に到着した捕虜の数は計4万4,506人となる。
- 9 第2章で見た一般旅客列車の利用者でバーンボン駅を発着していた日本兵も多かったが、この表の基になった記録にはそれらの数も含まれていないものと思われる。
- 10 ただし、作業隊や協力隊の中にはビルマ側に駐屯する兵が少なからずいたものと思われる。
- 11 防衛研 南西一泰仏印75「泰緬鉄道建設に伴う俘虜使用状況調査」
- 12 Ibid. 南西一ビルマ207「泰緬鉄道建設に使用した現地人労務者の状況」
- 13 Ibid. 南西一泰仏印75「泰緬鉄道建設に伴う俘虜使用状況調査」
- 14 ただし、これは終戦時までの死者数であると思われる。
- 15 防衛研 南西一泰仏印6「駐泰四年回想録 第一編 泰駐屯軍時代其の二」
- 16 正確には駅構内の200mの区間のみはレールの敷設を止めておき、10月25日の開通式で最後の区間のレールをつないでいた。
- 17 NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/04には、この日以外にも11月1日、11月19日、翌年1月14日の日本兵と捕虜、労務者数が記載された表が存在する。本来は第2期末に最も近い11月1日のものを用いるべきであるが、この日の資料に

は最も人数の多いトーンパープーム郡ターカムの数値が記載されていないことから、ここでは9月15日の数値を用いている。

- 18 NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 3/4 “Banthuk Kan Prachum Ruang Kho Toklong Kiaokap Kan Sang Thang Rotfai Thahan Kham Phunthi Khokhot Kra (Chumphon-Kraburi). 1943/05/13”
- 19 防衛研 南西一ビルマ207「泰緬鉄道建設に使用した現地人労務者の状況」
- 20 NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 1/2 “Banthuk Kan Sonthana Rawang Chaonathi Yipun kap Anu Kammakan Thai. 1943/10/01” 日本側は10月5日からスガイコーロックからのレール輸送を始めると通告していた。
- 21 防衛研 南西一ビルマ207「泰緬鉄道建設に使用した現地人労務者の状況」
- 22 NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 3/6 “Banthuk Kan Titto kap Chaonathi Fai Thahan Yipun. 1943/08/06”
- 23 NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 3/8 「泰陸武第347号 「チュンボン」 附近ニ於ケル苦力供出ニ関スル通牒 1943/10/02」
- 24 Ibid. “Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit Thung Phana Thut Fai Thahan Bok Yipun Pracham Prathet Thai. 1943/11/25”
- 25 NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/11 “Prasoetsi Sanoe Phanaek Thahan. 1943/10/12” 1943年後半に日本軍がタイ側に示した必要野菜量の一覧表にも、クラ地峡に滞在する日本兵の数は1,500人と記されていた [NA Bo Ko. Sungsut 2/169]。
- 26 防衛研 南西一泰仏印5「駐泰四年回想録 第一編 泰駐屯軍時代其の一」
- 27 Ibid. 南西一泰仏印6「駐泰四年回想録 第一編 泰駐屯軍時代其の二」
- 28 Ibid.
- 29 Ibid.
- 30 NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/17 “Athibodi Krom Rotfai Thung Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1943/08/19” この北線での軍用列車の運行が、タイが日本から取り返した米輸送列車の運行を中止させることとなる。
- 31 NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/15 “Banthuk Kan Prachum. 1943/08/31”
- 32 NA Bo Ko. Sungsut 2/169「泰陸武第342号 「チェンマイ」 附近ニ於ケル苦力供出ニ関スル件通牒 1943/09/30」
- 33 NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/15 “Pho. Tho. Chitchanok Thun Rong Chao Krom. 1943/11/02”
- 34 NA Bo Ko. Sungsut 1. 12/250 “Pho Bo. Bo No. Phasom 90 Thung Mo Tho. Tho O. 1943/09/20”
- 35 NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 2/56 “Banthuk Kan Prachum Kae Panha Kan Khatkhlaen thi Changwat Chiang Mai Tam Kham Sang Pho Bo. Thahan Sungsut. 1943/10/12”
- 36 上述した1943年後半に日本軍が示した必要野菜量の一覧表によると、チェンマイの日本兵の数は1万6,500人となっていた。
- 37 この事件の詳細については、吉川 [1994] pp. 93-99を参照。
- 38 NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/19 “Banthuk Hetkan Pracham Wan Thang Mahat

Thai. 1942/12/23”

- 39 防衛研 南西―泰仏印5「駐泰四年回想録 第一編 泰駐屯軍時代其の一」
- 40 Ibid.
- 41 これは大隊500人、中隊150人、小～中隊100人、小隊50人で推計した数値である。
- 42 防衛研 南西―泰仏印5「駐泰四年回想録 第一編 泰駐屯軍時代其の一」
- 43 NA Bo Ko. Sungsut 2/128「泰国駐留(通過) 将兵必携 1943/04/29」 タイでは日本兵がすぐにタイ人の顔を殴ること（ビンタ）への批判が根強く、また日本兵が全裸で川や沼で行水することも評判が悪かった。
- 44 防衛研 南西―泰仏印5「駐泰四年回想録 第一編 泰駐屯軍時代其の一」
- 45 NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/19 “Banthuk Hetkan Thang Mahat Thai. 1943/03/01”
- 46 NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/5 “Khaluang Pracham Changwat Chumphon Thung Ratthamontri Wa Kan Kasuang Mahat Thai. 1943/03/12”
- 47 NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/11 “Phu Bangkhapkan Monthon Thahan Bok thi 6 Thung Prathan Kammakan Phasom Thai-Yipun. 1943/03/19” 報告された最初の事例は1月22日に日本兵15人がマラヤ国境のサダオに来てビラを撒いていった件であったが、偵察活動ではないので表11には含まれていない。
- 48 NA Bo Ko. Sungsut 2/103 “Banthuk.”
- 49 NA Bo Ko. Sungsut 2. 10/209 “Khaluang Changwat Phratabong Sanoe Palat Kasuang Mahat Thai. 1943/01/16”
- 50 Ibid. “Palat Kasuang Kan Tang Prathet Thung Kammakan Phasom. 1943/01/23”
- 51 Ibid. “Palat Kasuang Kan Tang Prathet Thung Kammakan Phasom. 1943/03/12”
- 52 Ibid. “Prathan Kammakan Phasom Thung Palat Kasuang Kan Tang Prathet. 1943/03/18” 実際に、1943年に入ってバットンバン以外にもチェンマイ、ハートヤイ、ブーケット、トランに憲兵隊が新設されていた。
- 53 NA Bo Ko. Sungsut 2/103 “Banthuk.”
- 54 NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/9 “Kho Chaeng khong Samnakngan Thut Fai Thahan Bok Yipun.” この輸送船はマラヤからペナンに向かっていったバンダイ丸であった。
- 55 NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/13 “Banthuk Ruang Khaluang Pracham Changwat Trang Sonthana kap Ro. O. Inake Nai Thahan Yipun. 1943/03/19”
- 56 NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/7 “Atthawiphakphaisan Thung Mahat Thai (Thoralek thi 2793). 1943/03/24”
- 57 これがバンコクからトランへの最初の日本軍の軍事輸送であった。次いで24日にはバンコク発カンタン着の貨車2両が存在することから、こちらがブーケットに駐屯する部隊向けの輸送であったものと思われる。
- 58 NA Bo Ko. Sungsut 2. 10/263 “Monthian Phanit Kho Prathan Sanoe. 1943/04/27” 運動公園はかつてラーマ6世が行幸した際に作られた宿舎で、

その後県庁や市庁として用いられてきた。建物は大きいのが古いため、よりきれいなプーケットの宿舎と比較した日本兵が学校の使用を求めたものであった。

- 59 NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/15 “Chitchanok Sanoe. 1943/05/04”
- 60 NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/6 “Chitchanok Rian Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1943/06/04”
- 61 NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/6 “Thianprasit Thung Mahat Thai (Thoralek thi 67). 1943/03/22”
- 62 Ibid. “Thianprasit Thung Mahat Thai (Thoralek thi 71). 1943/03/27” , “Thianprasit Thung Mahat Thai (Thoralek thi 73). 1943/03/30”
- 63 NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/19 “Banthuk Hetkan Pracham Wan Thang Mahat Thai. 1943/04/21”
- 64 NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/6 “Chitchanok Rian Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1943/06/04”
- 65 1942年3月26日にタナカを長とする日本兵10人がコーラートに到着して駐屯を始めた [NA Bo Ko. Sungsut 2. 10/61 “Khana Kammakan Changwat Nakhon Ratchasima Thung Khana Kammakan Phasom. 1942/03/28 ”]。表12のように日本側は5月22日時点で撤退を約束していたので、5月中にも撤退したものと思われる。
- 66 タンアップ～ターケー間には仏印が1931年に着工したもののすぐに工事は中止され、クムパワーピー～ナコーンパノム間の調査も1930年に始まったものの、やはりすぐに中止されていた [柿崎 2010: 100-101]。
- 67 NA [2] So Ro. 0201. 16/25 “Withet Bun-yakhup Rian O. Tho. Ro. 1943/03/06” ただし、タイ側の随行者は仏印には入っておらず、日本軍がターケーから先どこへ向かったのかは分からない。
- 68 調査の申請の時点ではクムパワーピー～タンアップ間の調査を行った後、帰路にケーマラート～ウボン間の調査も行うとしていたので、この調査隊が帰りに第3のルートの調査も行った可能性もある [NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/66 “Ruam Ruang Kan Samruat Thang Rotfai Chuam Prathet Thai-Indochin (Pho. To. Prasoetsi). 1943/10/23”]。
- 69 NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/66 “Ruam Ruang Kan Samruat Thang Rotfai Chuam Prathet Thai-Indochin (Pho. To. Prasoetsi). 1943/10/23”
- 70 NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/17 “So. To. To. Akkhaphon Inthasiri Thung Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Nakhon Phanom. 1943/08/11”
- 71 Ibid. “Phu Kamkapkan Tamruat Phuthon Changwat Nakhon Phanom Thung Athibodi Krom Tamruat. 1943/08/17”
- 72 Ibid. “Kho Khwam Thoralek thi 227” バーンウーン付近のメコン川は川幅が狭くなっており、2011年末に開通した第3タイ～ラオス友好橋もここに建設された。
- 73 NA [2] So Ro. 0201. 98. 1/17 “Banthuk Kho Prachum Khana Krommakan Changwat lae Khana Krommakan Amphoe Changwat Ubon Ratchathani.

1943/09/02”

- 74 NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 4/4 “Khaluang Pracham Changwat Nakhon Phanom Thung Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1943/10/28”
- 75 NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 4/2 “Raingan Phon-ngan Samruat Thang Sai Khemarat-Ubon Ruam kap Thang Kan Thahan Yipun. 1943/10/31”
- 76 Ibid. “Chaliao Chawakun Rian O. Yo. Tho. 1943/11/03”
- 77 Ibid. 「泰陸武第19号 泰仏印連絡鉄道建設ニ関スル件照会」
- 78 駅に駐屯する日本軍の状況は、鉄道局が1943年2月時点で示した日本軍の使用している鉄道施設一覧を基にしたため、他にも日本兵が常駐していた駅が存在する可能性もある [NA Bo Ko. Sungsut 2. 10/237 “Banchi Sadaeng Raikan thi Thahan Yipun Khao Asai Sathanthi lae Tham Kan Pluk Sang Rongruan nai Khet Thidin khong Krom Rotfai.”]。
- 79 泰緬鉄道沿線の人数については、ターマカー、タームアン郡を1つにまとめた他は郡単位で集計してある。
- 80 防衛研 南西—泰仏印6「駐泰四年回想録 第一編 泰駐屯軍時代其の二」一部の部隊はマラヤから海路でビルマに向かった。
- 81 Ibid. 中央—軍事行政編制8「第31師団」(JACAR: C12120973000) 1943年3月24日時点の編成人員は1万4,976人であった。
- 82 Ibid. 南西—泰仏印75「泰緬鉄道建設に伴う俘虜使用状況調査」なお、この資料では建設中に泰緬鉄道沿線を通過した兵団は計2師団(第31師団、第54師団)と書かれているが、第54師団の大半はジャワ方面からビルマに向かった部隊であり、マラヤのプライから海路ラングーンへ向かっていた [防衛研修所戦史室 1968: 146]。

引用資料

防衛研究所(防衛研)

陸軍一般資料 中央—軍事行政編制

南西—泰仏印

南西—ビルマ

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)

内閣官房文書(Ekkasan Samnak Lekhathikan Khana Ratthamontri) ([2] So Ro., [3] So Ro.)

Thang, Krom (TK). *Raingan Pracham Pi Krom Thang*. [Annual Report of the Department of Way.]

引用文献

防衛研修所戦史室 [1966] 『マレー進攻作戦』朝雲新聞社

- 防衛研修所戦史室 [1967] 『ビルマ攻略作戦』 朝雲新聞社
防衛研修所戦史室 [1970] 『南方進攻陸軍航空作戦』 朝雲新聞社
防衛研修所戦史室 [1968] 『インパール作戦 ―ビルマの防衛―』 朝雲新聞社
防衛研修所戦史室 [1969] 『シッタ・明号処理』 朝雲新聞社
Brett, C.C. [2006] “Burma-Siam Railway” in Kratoska ed. *The Thailand-Burma Railway, 1942-1946: Documents and Selected Writings*. Vol. I pp. 168-216.
原田勝正編 [1988] 『大東亜縦貫鉄道関係書類』 不二出版
広池俊雄 [1971] 『泰緬鉄道 戦場に残る橋』 読売新聞社
久本隆夫編 [1979] 『独立歩兵第百三十八大隊戦史』 独立歩兵第百三十八大隊戦史編集委員会
柿崎一郎 [2007] 『物語タイの歴史』 中央公論新社
柿崎一郎 [2009] 「泰緬鉄道再考 (2) ―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] 『王国の鉄路―タイ鉄道の歴史―』 京都大学学術出版会
工兵第三十三聯隊戦記編集委員会編 [1980] 『工兵第三十三聯隊戦記』 工兵第三十三聯隊戦記編集委員会
Kratoska, Paul H. ed [2006] *The Thailand-Burma Railway, 1942-1946: Documents and Selected Writings*. 6 Vols. London, Routledge.
未里周平 [2009] 『隠れた名将飯田祥二郎 南部仏印・タイ・ビルマ進攻と政戦略』 文芸社
陸戦史研究普及会編 [1966] 『マレー作戦 (陸戦史集2)』 原書房
陸戦史研究普及会編 [1968] 『ビルマ進攻作戦 (陸戦史集7)』 原書房
吉田釧他編 [1983] 『鉄道兵回想記 鉄道部隊創立八十八周年記念号』 鉄葉会