

開戦期のタイにおける日本軍の占拠・徴発による損害 —損害賠償請求の分析—

柿 崎 一 郎

はじめに

1941年12月8日未明から日本軍はバンコク南方及びマレー半島の計8ヶ所の海岸と東部の仏印国境の計2ヶ所からタイへの上陸・侵入を開始し、これを食い止めようとしたタイ側との間で衝突が発生した〔柿崎 2022：44-47〕。当時のピブーン（Plaek Phibun Songkhram）首相はすぐに日本軍の通過を認め、日本軍との戦闘を止めるよう各地に命を出したが、翌12月9日に各地の戦闘がすべて終結するまでにタイ側のみで400人以上の死傷者を出すことになった〔Ibid.：382-383〕。この後、日本とタイは同盟国となることから、日タイ間の大々的な衝突はこの開戦時のみの出来事ではあったものの、戦闘によって多くの人命が奪われたのみならず、日本軍がタイ側の施設を占拠したり、資産を壊したり徴発したりしたことで、タイ側は大きな損害を被っていた。このため、開戦直後の混乱が沈静化していくと、タイ側は日本側に対して開戦時に被った損害の補償を求めていくことになるのである。

この開戦時の日本軍による占拠や徴発による損害については、これまでその全体像が解明されたことはなかった。第2次世界大戦に関するタイ軍の通史でも、各地における日タイ間の衝突の詳細は説明されているものの、その内容はやはり軍事行動が中心であり、人的被害以外のタイ側の量的な損害については言及されていない〔Yutthasueksa Thahan 1997：45-100〕。開戦時の日タイ間の衝突を扱った一般書も少なからず存在する

が、例えばソーラサン (Sorasan Phaengsapha) のようにタイ側がいかに勇敢にたたかったかという戦闘の詳細を記述するものが大半であり、各地で占拠や徴発が発生していたことは分かるものの、タイ側の物的被害の全体像は判明しない [Sorasan 2015: 137-278]。また、最も日本軍による損害が大きかったソンクラの歴史をまとめたシーサモン (Sisamon Sibenchaphlangkun) も、開戦時のソンクラでの日タイ間の衝突については触れており、日本軍は市内のどこに自動車があるかを知っており、門を壊して中に入って自動車を持ち出していたと説明しているものの、やはりどの程度の自動車が徴発の対象になったのかは明らかにされていない [Sisamon 1996: 255-270]。このため、本論は開戦時の日本軍による占拠と徴発について、タイ側が取りまとめた損害賠償請求を用いて全体像を構築した上で、その特徴と賠償請求へのタイ側の取組を分析することを目的とする。

資料については、タイ国立公文書館 (National Archives of Thailand: NA) 所蔵の軍最高司令部文書 (Ekkasan Kong Banchakan Thahan Sungsut: Bo Ko. Sungsut) の下位区分である、「同盟国連絡局／日本による損害額 (Krom Prasan-ngan Phanthamit, Kha Siahai chak Yipun: NA Bo Ko. Sungsut 2. 8)」に含まれている各県や省庁から提出された「日本の行為に伴う損害一覧表 (Banchi Kha Siahai An Koet chak Kan Kratham khong Yipun)、以下日本による損害」を主要な資料とする。この資料は日本軍との連絡のためにタイ側に設置された合同委員会 (Kammakan Phasom) 及びその後身の同盟国連絡局が各県や省庁に対して、開戦時の日本軍による占拠や徴発に伴う損害を報告するよう依頼したもので、合同委員会や同盟国連絡局ではこれを集計して日本側に損害賠償を請求していた¹。なお、最初に報告を依頼したのが1942年3月であったことから、開戦時といっても開戦から3～4ヶ月間に発生した事例が含まれている場合もあり、日本軍が上陸・侵入した10ヶ所以外からも損害の報告がなされていた²。

以下、1で開戦時の日本軍による占拠や徴発による損害の全体像を確認し、2で損害額の多かった政府機関・自治区資産、民間資産、乗物の3点についてその傾向を検討する。最後に3でタイ側による損害賠償請求への取組みとその限界を分析する。

1. 損害の概要

(1) 損害の発生箇所

タイ側がまとめた「日本による損害」によると、開戦期の日本兵の行為によってタイ国内で損害が発生した箇所は、バンコクを除いて計27県50郡に及んでいた。表1は「日本による損害」から県郡別の損害額をまとめたものである。これを見ると、タイ側が集計した損害額は全国で計736.0万バーツに及び、このうち約4分の3に当たる547.2万バーツが南部での損害額であったことが分かる。地域別ではバンコクの176.4万バーツがこれに次いでおり、それ以外の地域の損害額はいずれも10万バーツ以下と相対的に少なくなっていた。日本軍が最初にタイに上陸・侵入した箇所は計10ヶ所であったが、この「日本による損害」は開戦直後から1942年初めにかけて各地で発生した日本軍による占拠や徴発に伴う損害も対象としている。このため、日本軍が上陸・侵入した箇所のみならず、その後日本軍が通過、駐屯した箇所も含まれており、損害が発生した箇所のほうが上陸・侵入地点の数よりもはるかに多くなっていた。

上陸・侵入地点を除けば、損害が発生していた箇所は日本軍がタイに上陸・侵入した後の進軍ルートに沿って分布していた。図1は損害の発生箇所を郡別に示したものであり、円の大きさを損害額に対応させてある。これを見ると、損害発生箇所は南部の東海岸の他、東部国境からバンコクまでのルート上や、バンコクからピッサヌローク／サワンカロークを経てメーソートに至るビルマ攻略作戦時の進軍ルート上に集中していることが分かる³。後の泰緬鉄道のルートに当たるバーンポーンやカーンチャナブリー

表1 県郡別の損害額（単位：バーツ）

| 地域 | 県 | 郡 | 金額 | 地域 | 県 | 郡 | 金額 | |
|------|---------------|---------------|--------------|-----------|-------------|--------------|--------------|--------------|
| 北部 | チエンマイ | チエンマイ | 12,658.36 | 南部 | チュムボン | チュムボン | 4,574.01 | |
| | ラムパーン | ラムパーン | 6,469.65 | | スラーターニー | スラーターニー | 761,264.27 | |
| | 計 | 19,128.01 | ナコーンシータマラート | | ナコーンシータマラート | 80,417.49 | | |
| 中部上部 | ビッサヌローク | ビッサヌローク | 3,989.15 | バットルン | バットルン | 5,700.00 | | |
| | | ブルムピラーム | 109.00 | ソンクラ | ソンクラ | 1,931,667.32 | | |
| | | 計 | 4,098.15 | | ハートヤイ | 4,564.40 | | |
| | スコタイ | スコタイ | 381.60 | | サダオ | 54,609.30 | | |
| | | サワンカロク | 12.94 | | テーバー | 1,183.27 | | |
| | | バーンダーンランホイ | 181.72 | | 計 | 1,992,024.29 | | |
| | | 計 | 576.26 | バッターニー | バッターニー | 732,550.76 | | |
| | ターク | ターク | 6,800.30 | | ノーンチック | 59,684.15 | | |
| | | メーソート | 5,969.39 | | コークボー | 6,798.45 | | |
| | | 計 | 12,769.69 | | ヤリン | 43,110.00 | | |
| | ナコーンサワン | ナコーンサワン | 173.81 | | パナーレ | 7,390.50 | | |
| | | 計 | 36,745.92 | | サーイブリー | 26,800.00 | | |
| 中部下部 | ロップリー | ロップリー | 54.00 | | ヤラン | 10,747.06 | | |
| | サムットブラカーン | サムットブラカーン | 25.00 | | 計 | 887,080.92 | | |
| | カーンチャナブリー | カーンチャナブリー | 2,163.00 | ヤラー | ヤラー | 75,145.50 | | |
| | ラーチャブリー | バーンボン | 1,238.60 | | | バンナンサター | 22,944.94 | |
| | プラチュアップキーリーカン | プラチュアップキーリーカン | 60,353.98 | | | ベートン | 1,358,346.39 | |
| | | 計 | 63,834.58 | | 計 | 1,456,436.83 | | |
| バンコク | | | | | | | | |
| | | | 1,764,041.31 | ナラーティワート | ナラーティワート | 97,063.90 | | |
| 東部 | ブラーチーンブリー | ブラーチーンブリー | 23.10 | | スガイバーディー | 508.00 | | |
| | | | ブラチャンタカム | 1.65 | | 計 | 97,571.90 | |
| | | | カビンブリー | 148.95 | ラノーン | ラノーン | 102,014.25 | |
| | | | サケーオ | 2,000.00 | | | クラブリー | 45,379.24 |
| | | | アランヤプラテート | 65.70 | | | ラウン | 65.80 |
| | | 計 | 2,239.40 | | | 計 | 147,459.29 | |
| | ナコーンナーヨック | バーンナー | 7.98 | | トラン | 39,380.18 | | |
| | バットンパン | バットンパン | 7,856.67 | サトゥーン | サトゥーン | 59.00 | | |
| | | | アトックテーワデート | | 1,065.50 | | 計 | 5,471,968.18 |
| | | | 計 | | 8,922.17 | 総計 | | 7,360,290.62 |
| | ビブーンソンクラーム | クランブリー | 7,890.08 | | | | | |
| | | | シーソーボン | 4,641.00 | | | | |
| | | | 計 | 12,531.08 | | | | |
| | | | 計 | 23,700.63 | | | | |

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

は、ビルマを目指した第55師団の沖支隊がビルマのタヴォイを目指して進軍したルート上にあり、同じく後のクラ地峡鉄道のルートにあたるチュムボンからラノーンにかけては、チュムボンに上陸した第55師団の宇野支隊の一部がビルマのビクトリアポイントを占領するために用いたルート上に位置していた⁴。また、南部でも損害額の多いベートンは、バッターニーに上陸した第5師団の安藤支隊がマラヤを目指して進軍したルート上にあった⁵。このように、損害の発生箇所は開戦期の日本軍の進軍ルートに一致

している箇所が多かったが、南部においては西海岸のトランやサトゥーン、東海岸のパッターニー周辺など、日本軍の進軍ルート上に立地しない郡においても損害が発生している点が特徴であった。

南部での損害額が最多となっていたものの、実際には図1のように損害額がとくに多い箇所がいくつか存在していた。最も多いのは南部のソンクラの193.2万バーツであり、以下バンコクの176.4万バーツ、南部ベートの135.8万バーツ、スラターニーの76.1万バーツ、パッターニーの73.3万バーツが続いていた。このうち、ソンクラ、スラターニー、パッターニーは日本軍の上陸地点であったが、バンコクとベートンは日本軍が駐屯あるいは通過した地点であった。日本軍が上陸・侵入した地点での日本軍とタイ側との衝突の有無や、それに伴う被害者の数は地点によって異なっていたが、タイ側の死傷者数と損害額を比べる限り、両者の間には明瞭な関係が見られない。図2は上陸・侵入地点におけるタイ側の死傷者数と損害額を比較したものであるが、損害額が最も多いソンクラでは死傷者数は37人とそれほど多くない。スラターニーとパッターニーの損害額は70万バーツ程度であったが、死傷者数はソンクラよりはるかに多くそれぞれ104人と102人であった⁶。さらに、プラチュアップキーリーカンとナコー

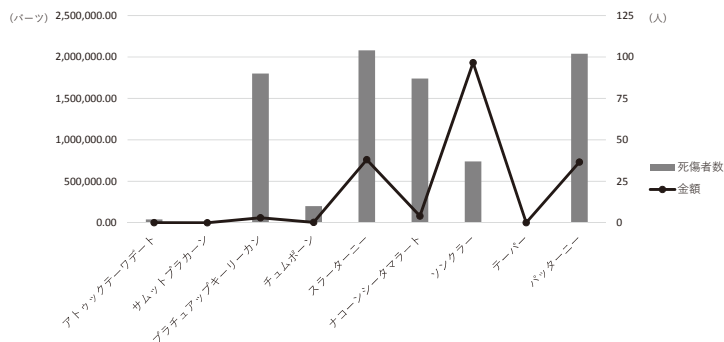


図2 日本軍の上陸・侵入地点における
タイ側死傷者数と損害額

出所：NA Bo Ko. Sungsut、柿崎 [2022]：383より筆者作成。

ンシータマラートの死傷者数もそれぞれ90人、87人と多くなっていたが、損害額はいずれも10万バーツに満たない。このように、上陸・侵入地点での死傷者数の多少、言い換えれば日タイ間の衝突の激しさと損害額は必ずしも連動していないのである。

(2) 損害の被害者

開戦期の日本軍による占拠や徴発による被害者は、被害額で見た場合、民間と政府機関・自治区ではほぼ二分されていた。図3は場所別の損害額をまとめたものであり、民家・商店が52%と最も多く、以下学校24%、官公庁14%と続いていることが分かる。政府機関・自治区の施設については、税関、警察署、刑務所などと特定の施設ごとにまとめている場合もあるが、いわゆる通常の事務所のみからなる施設については官公庁としてまとめている。このうち、民家・商店はすべて民間の所有する施設となるが、それ以外については基本的に政府機関・自治区の所有する施設となっている。

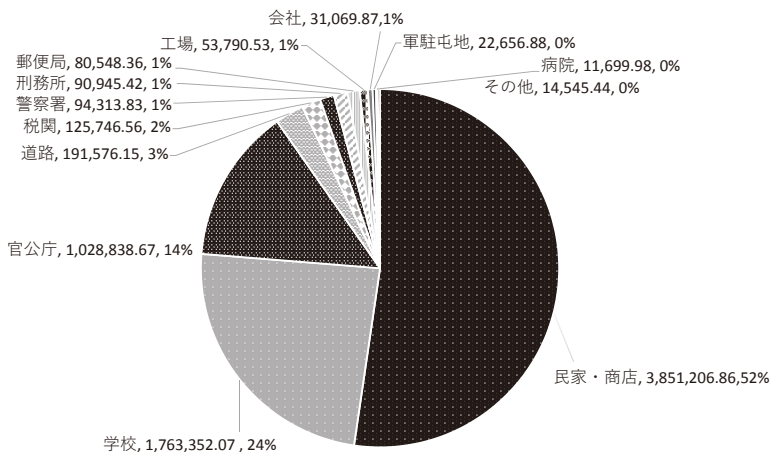


図3 場所別の損害額 (単位: バーツ)

注: 道路には道路事務所、郵便局には無線局を含む。

出所: NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

工場や会社についてもすべて政府機関の所有するものであり、民間の施設については含まれていない⁷。このため、民家・商店の損害額が事実上そのまま民間の損害額と一致していたことになる。

民家・商店に次いで学校の損害額が多くなっているが、これは上陸・侵入してきた日本軍が学校を宿营地として利用するために多数占拠したことによるものであった。例えば、バンコクでは1941年12月9日に日本兵が到着すると、旧市街地の東側に当たるパトゥムワン郡を中心に数多くの学校を占拠して宿营地とし、チュラーロンコーン大学、トゥリアムウドム（大学予科）学校、ウテーンタワイ学校、パトゥムワン工科大学などでの宿営が開始された〔柿崎 2020：132-133〕。学校の建物は収容人員が多いことから兵士の宿营地としては利用しやすく、しかも広い校庭を露营地として利用したり、自動車などの駐車スペースとして利用することも可能であった。バンコクでの損害額は176.4万バーツとソンクラーに次いで多くあったが、日本軍が占拠した学校の建物や備品の損害が多くなっており、学校の損害額が166.2万バーツと全体の94%を占めていた⁸。

官公庁についても、学校と同じく宿营地として使用されたことによる建物や備品の損害が多くなっていた。バンコクには学校のみならず競技場、競馬場、公園など露营地として利用可能な広場が多数存在したことから官公庁が占拠されることはほとんどなかったものの、地方ではそのような場所が不足していたことから、比較的建物が大きく、しかも敷地の広い官公庁が宿营地のターゲットになっていたものと考えられる。なお、官公庁に次いで損害額の多い道路については道路局の道路事務所の比率が高く、宿营地として使用して建物や備品に損害が出た事例のみならず、保有する自動車やその部品が徴発された事例も多くなっていた⁹。

一方、損害額に内訳でみると、政府機関・自治区の資産、民間の資産、乗物の損害の3種に大きく分けられた。図4のように、政府機関・自治区の資産が全体の40%と最も多く、次いで民間の資産の33%、乗物の21%と続いていたことが分かる。ここでの資産は具体的には建物、設備、備品で

柿崎 開戦期のタイにおける日本軍の占拠・徴発による損害

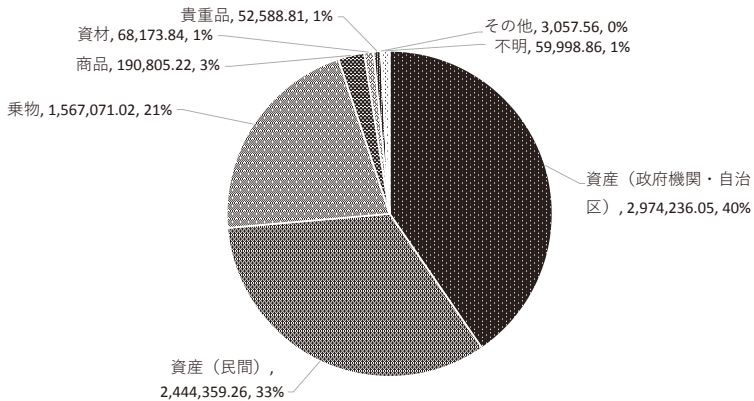


図4 損害額の内訳（単位：バーツ）

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

あり、例えば日本兵が占拠して宿営した際に建物を破損したり、備品を破損あるいは紛失したりした事例が典型例となる。乗物については自動車、自転車、船が該当する。それ以外の品目については損害額が極めて少なく、日本軍による占拠や徴発に伴う被害は建物や備品といった資産と乗物に集中していたことが確認できる。なお、品目別でみると民間資産の比率が33%と図3の民家・商店の比率と比べて大幅に下がることから、21%を占める乗物の損害もそのほとんどが民家・商店から徴発されたもの、すなわち民間の乗物であったことが分かる。

（3）最大の損害発生地

表1で見たように、南部のソンクラーの損害額が最も多くなっていたが、ソンクラーはマレー半島計7ヶ所の上陸地点のうち、最も多くの日本兵が上陸した場所であった。これは、ソンクラーがハートヤイ、サダオを経由してマラヤの西海岸に向かうルート of の起点に位置していたためであり、マラヤ攻略作戦に参加する第5師団の主力約1万人が開戦時に上陸していた

[柿崎 2018：185]。ソンクラーにはタイ軍もあり、上陸してきた日本軍と対峙して戦闘が起こったものの、兵力の点で日本側が圧倒的に有利なことからすぐに制圧されてしまった [柿崎 2022：390]。これがソンクラーでのタイ側の死傷者数が少なかった要因でもあったが、文民も含めたタイ側官憲が押し寄せる日本兵に圧倒されてしまったことでソンクラー市内は無法地帯と化し、官憲も住民も市内から逃げてしまった。このため、ソンクラー市内を制圧した日本兵は好き勝手に政府機関・自治区の建物や民家・商店に入り込み、宿营地として使用した。これが、ソンクラーの損害額が最も多くなった最大の要因であった。1941年12月15日からタイ政府の代表として日本軍が上陸した南部各地の状況を視察したルアン・サワットロンナロン (Luang Sawat Ronnarong) はソンクラーの様子について以下のよう¹⁰に報告していた。

…日本兵はすべての官公庁のみならず刑務所、学校、公務員宿舎、商店、市場などに入り込んで宿泊した。このため、公務員が戻ってきた後は公務員宿舎を庁舎代わりに利用しなければならなかった。このように日本兵が入り込んだのは、戦闘が終わった後で誰も（日本側に）便宜を図って場所を提供しなかったためであり、日本兵は誰もいないと分かると勝手に入り込んで宿営を始め、官公庁の備品や書類も勝手に漁られ、中には燃やされたところもあった。例えば郵便局では郵便物や小包もみな燃やされてしまい、その中には憲法記念日の宝くじの控えも含まれていた。また、日本兵が商店に入り込んだのは、所有者が鍵をかけて避難してしまったためであった。住民の避難は混乱の極みにあったようであり、財産を失い、中には無一文になってしまった者もいた。財産を持って行ったものの途中で奪われてしまった者もあり、うまく持って行くことのできたごく少数の者は、家を空けてきたことで日本兵に扉をこじ開けられて中に宿営され、彼らが他所に移動した後は、家の中の価値あるものは兵に持って行かれ、残っていたものもタイ人の一部が真似をして持ち出して何もなくなってしまった。

中にはすべて失ってしまった裕福な者もいた…

実際に、ソンクラーでは官民間問わず多くの建物が日本兵の宿営に利用されていた。ソンクラーの官公庁の代表でもある県庁は12月8日夜から日本兵に占拠され、17日によりやくタイ側に返還されたものの、保管してあった現金が多数なくなっていた¹¹。19日の時点でも日本軍は市内の約4割の建物の使用を続けており、郵便局にはようやくタイ側の職員の立ち入りが認められた¹²。そして、23日になって警官に銃が返還されたが、銃弾の返還は依然として認められなかった¹³。

このように、ソンクラーで日本兵が官民間問わずタイ側の建物や施設を占拠したり物品を徴発できた理由は、日本側との交渉を行うタイ側官憲がいなかったことが最大の理由であった。日本軍が上陸した他の地点においては県知事がタイ側官憲を代表して日本側と直接交渉を行い、とくにバンコクからの指示が届いて日本側とタイ側の停戦が実現した後は、県知事が日本側の要望を聞きながら可能な限り便宜を図るとともに、日本側が勝手に占拠した施設の返還を求めて交渉を進めていた。しかしながら、ソンクラーにおいては県知事がそのように行動した痕跡がなく、軍も警察も日本側に武装解除されてしまったことで、日本軍の勝手な行動を妨げるタイ側の官憲が全く機能しない状態となっていた¹⁴。さらに、タイ側官憲が全く機能しなくなったため、住民も危険を察知して市外へと避難してしまったことから、無人となった民家や商店にも日本兵が勝手に入り込むことができた¹⁵。このため、民間資産の損害も含めて、タイ側官憲の機能不全がソンクラーにおいて損害額が最も多くなった最大の要因であった。

なお、損害額が73.3万バーツと多くなっていた南部のパッターニーでも、状況は似たようなものであった。パッターニーのタイ軍は南西のノンチック郡に陸軍第42大隊が駐屯していたものの、市内からは距離があることから上陸してくる日本軍に対峙していたのは警察、少年兵 (Yuwachon Thahan)、住民を中心とする一団であり、ノンチックから市内に向かっ

ていたタイ軍は市外の2ヶ所で日本軍と衝突していた¹⁶。このため、パッターニーでの死傷者数は102人とソンクラーよりも多く、タイ側の官公庁も県庁、郡庁、郵便局を始め数多くの施設が日本側に占拠された。最終的にパッターニーを視察したルアン・サワットロンナロンが日本側と交渉し、12月23日に県庁と郡庁の返還を日本側に認めさせていた¹⁷。

2. 損害の内訳

(1) 政府機関・自治区資産の損害

本節では、政府機関・自治区資産、民間資産、乗物の順に損害の内訳を検討していく。最初の政府機関・自治区資産の損害については、損害額でみるとバンコクの損害額が圧倒的に多くなっていた。表2のように、政府機関・自治区資産の損害額計297.4万バーツのうち、59%に当たる173.9万バーツがバンコクでの損害額となっていた。次いで南部のスラターニーの56.5万バーツ、ソンクラーの41.1万バーツが続いており、他はいずれも10万バーツ以下となっていた。これはバンコクでの損害額全体の99%を占めることから、バンコクでは政府機関・自治区資産の損害以外はほとんど「日本による損害」に含まれていなかったことになる。政府機関・自治区資産の損害額の比率は郡ごとに大きな差があるが、中部下部や東部では比較的比率の高い郡が多い。他方で、南部は地域全体でも21%でしかなく、郡ごとで見ても全体的に比率が低くなっていた。

図5は政府機関・自治区資産の損害発生箇所を示している。全体的な分布では、東部国境からバンコクへの進軍ルート上での発生箇所が少なくなっているほかには、先の図1と比べても大きな違いは見られない。損害額ではやはりバンコクの多さが目に付くが、スラターニーとソンクラーについても南部では損害額が多くなっていることが分かる。この2ヶ所については損害額全体に占める比率が大きく異なっており、スラターニーでは政府機関・自治区資産の損害額の比率が全体の74%と高くなっていたが、

表2 県郡別の政府機関・自治区資産の損害額（単位：バーツ）

| 地域 | 県 | 郡 | 金額 | 比率 (%) | 地域 | 県 | 郡 | 金額 | 比率 (%) |
|------|---------------|---------------|--------------|-----------|----------|-------------|--------------|--------------|-----------|
| 北部 | チエンマイ | チエンマイ | 181.90 | 1 | 南部 | チュムボーン | チュムボーン | 779.54 | 17 |
| | ラムパーン | ラムパーン | 6,403.40 | 99 | | スラターニー | スラターニー | 564,946.26 | 74 |
| | 計 | | 6,585.30 | 34 | | ナコーンシータマラート | ナコーンシータマラート | 6,110.79 | 8 |
| 中部上部 | ピッサヌローク | ピッサヌローク | 3,160.65 | 79 | パッタラン | パッタラン | | - | - |
| | | ブロムピラーム | 109.00 | 100 | | ソクラー | ソクラー | 410,639.66 | 21 |
| | | 計 | 3,269.65 | 80 | | ハートヤイ | | - | - |
| | スコークタイ | スコークタイ | 25.00 | 7 | サダオ | サダオ | 20,091.10 | 37 | |
| | | サワンカローク | - | - | | デーバー | 1,183.27 | 100 | |
| | | バーンダーンランホイ | 181.72 | 100 | | 計 | 431,914.03 | 22 | |
| | 計 | | 206.72 | 36 | パッターニー | パッターニー | 87,898.00 | 12 | |
| | ターク | ターク | 3,179.55 | 47 | | ノーンチック | 116.00 | 0 | |
| | | メーソート | 3,403.59 | 57 | | コークボー | 512.00 | 8 | |
| | | 計 | 6,583.14 | 52 | | ヤリン | - | - | |
| | ナコーンサワン | ナコーンサワン | - | - | | パナーレ | 390.50 | 5 | |
| | | 計 | 10,059.51 | 27 | | サーイブリー | - | - | |
| 中部下部 | ロッブリ | ロッブリ | - | - | | ヤラン | - | - | |
| | サムットブラカーン | サムットブラカーン | - | - | | 計 | 88,916.50 | 10 | |
| | カーンチャナブリー | カーンチャナブリー | 2,113.00 | 98 | ヤラー | ヤラー | 19,346.83 | 26 | |
| | ラーチャブリー | バーンボーン | 1,238.60 | 100 | | バンナンサター | 4,269.94 | 19 | |
| | ブラチュアッブキーリーガン | ブラチュアッブキーリーガン | 59,777.98 | 99 | | ベートン | 21,354.57 | 2 | |
| | 計 | | 63,129.58 | 99 | | 計 | 44,971.34 | 3 | |
| | バンコク | | 1,738,932.03 | 99 | ナラーティワート | ナラーティワート | - | - | |
| 東部 | ブラーチンブリー | ブラーチンブリー | - | - | スガイバーディー | 203.00 | 40 | | |
| | | ブラチャントカム | - | - | 計 | 203.00 | 0 | | |
| | | カピンブリー | 5.00 | 3 | ラノーン | ラノーン | 1,814.25 | 2 | |
| | | サケーオ | - | - | | クラブリー | 369.49 | 1 | |
| | | アランヤプラテート | - | - | | ラウン | 64.80 | 98 | |
| | | 計 | 5.00 | 0 | | 計 | 2,248.54 | 2 | |
| | ナコーンナーヨック | バーンナー | - | - | トラン | トラン | 854.18 | 2 | |
| | バタタンバン | バタタンバン | 6,690.37 | 85 | サトゥーン | サトゥーン | - | - | |
| | | アトククテークワデー | - | - | | 計 | 1,140,944.18 | 21 | |
| | 計 | | 6,690.37 | 75 | 総計 | | | 2,974,236.05 | 40 |
| | ビブーンソクラー | クランブリー | 7,890.08 | 100 | | | | | |
| | | シーソーボン | - | - | | | | | |
| | | 計 | 7,890.08 | 63 | | | | | |
| | | 計 | | 14,585.45 | 62 | | | | |

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

ソクラーでは21%と低かった。南部では全体的に比率の低い郡が多く、損害額の少ない郡ではスラターニーよりも比率が高い郡が存在するものの、損害額が多い郡の中ではスラターニーの比率の高さは他を圧倒していた。

損害を被った施設数でみると、やはり南部が最も多くなっていた。表3は損害施設の数郡ごとにまとめたものである。このうち、官公庁は先の図3と同じく通常の事務所からなる機関を指しており、県庁や郡庁ごとに

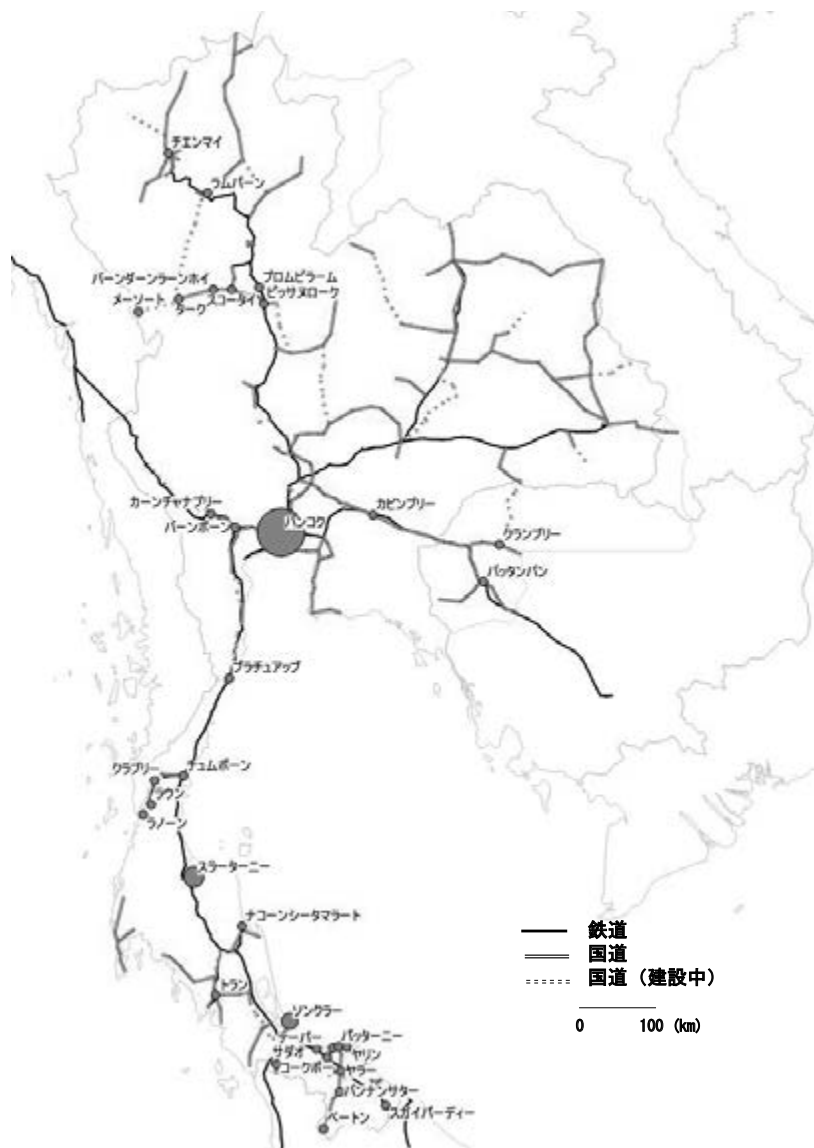


図5 政府機関・自治区資産の損害発生箇所

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成

柿崎 開戦期のタイにおける日本軍の占拠・徴発による損害

表3 県郡別の政府機関・自治区の損害施設数（単位：箇所）

| 地域 | 県 | 郡 | 学校 | 官公庁 | 郵便局 | 道路 | 軍駐屯地 | 警察署 | 刑務所 | その他 | 計 |
|------|---------------|---------------|----|-----|-----|----|------|-----|-----|-----|-----|
| 北部 | チェンマイ | チェンマイ | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 1 |
| | ラムパーン | ラムパーン | 6 | - | - | - | - | - | - | - | 6 |
| | | 計 | 6 | - | - | - | - | - | - | 1 | 7 |
| 中部上部 | ピッサヌローク | ピッサヌローク | 3 | 1 | 2 | - | - | - | - | - | 6 |
| | | ブロムビラム | 1 | - | - | - | - | - | - | - | 1 |
| | | 計 | 4 | 1 | 2 | - | - | - | - | - | 7 |
| | スコータイ | スコータイ | 1 | - | - | - | - | - | - | - | 1 |
| | | バーンダーランホイ | - | - | - | 1 | - | - | - | - | 1 |
| | | 計 | 1 | - | - | 1 | - | - | - | - | 2 |
| | ターク | ターク | 7 | 1 | 1 | - | - | - | - | - | 9 |
| | | メーソート | 5 | 1 | - | - | - | - | - | 1 | 7 |
| | | 計 | 12 | 2 | 1 | - | - | - | - | 1 | 16 |
| | | 計 | 17 | 3 | 3 | 1 | - | - | - | 1 | 25 |
| 中部下部 | カーンチャナブリー | カーンチャナブリー | 2 | - | - | - | - | - | - | 2 | 4 |
| | ラーチャブリー | バーンボン | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - | 2 |
| | プラチュアップキーリーガン | プラチュアップキーリーガン | 3 | 5 | 1 | - | - | 1 | - | 1 | 11 |
| | | 計 | 6 | 6 | 1 | - | - | 1 | - | 2 | 16 |
| バンコク | | | 6 | 2 | - | - | - | - | - | 2 | 10 |
| 東部 | ブラーチンブリー | カビンブリー | - | - | - | 1 | - | - | - | - | 1 |
| | バットンバン | バットンバン | - | - | - | - | - | 1 | - | - | 1 |
| | ビブーンソンクラム | クラムブリー | - | - | - | - | - | 1 | - | - | 1 |
| | | 計 | - | - | - | 1 | - | 2 | - | - | 3 |
| 南部 | チュムボン | チュムボン | - | 3 | - | 1 | - | - | - | - | 4 |
| | スラーターニー | スラーターニー | 4 | 6 | 1 | - | - | - | - | - | 11 |
| | ナコーンシータマラート | ナコーンシータマラート | 1 | 1 | - | - | - | - | - | 2 | 4 |
| | ソンクラ | ソンクラ | 7 | 5 | 2 | - | 4 | - | 1 | 3 | 22 |
| | | サダオ | 1 | 3 | 1 | - | - | - | - | - | 5 |
| | | テーバー | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 1 |
| | | 計 | 8 | 8 | 3 | - | 4 | - | 1 | 4 | 28 |
| | バッテリー | バッテリー | 7 | 5 | 1 | 1 | 1 | - | 1 | 3 | 19 |
| | | ノーンチック | 1 | - | - | - | - | - | - | - | 1 |
| | | ゴークボー | 1 | - | - | - | - | - | - | - | 1 |
| | | バナレー | - | 1 | - | - | - | - | - | - | 1 |
| | | 計 | 9 | 6 | 1 | 1 | 1 | - | 1 | 3 | 22 |
| | ヤラー | ヤラー | - | 1 | - | 1 | - | - | 1 | - | 3 |
| | | バンナンサター | - | 1 | - | - | - | 1 | 1 | - | 3 |
| | | ベートン | - | 2 | 2 | - | - | - | - | - | 4 |
| | | 計 | - | 4 | 2 | 1 | - | 1 | 2 | - | 10 |
| | ナラーティワート | スガイバーディー | - | 1 | - | - | - | - | - | - | 1 |
| | ラノーン | ラノーン | - | 2 | - | - | - | - | - | - | 2 |
| | | クラブリー | - | 1 | - | - | - | - | - | - | 1 |
| | | ラウン | - | - | - | 1 | - | - | - | - | 1 |
| | | 計 | - | 3 | - | 1 | - | - | - | - | 4 |
| | トラン | トラン | 3 | 1 | - | - | - | - | - | - | 4 |
| | | 計 | 25 | 33 | 7 | 4 | 5 | 1 | 4 | 9 | 88 |
| 総計 | | | 60 | 44 | 11 | 7 | 5 | 4 | 4 | 15 | 150 |

注：官公庁は原則として県や郡の部・課はそれぞれ県庁、郡庁の庁舎内に存在するものと仮定しており、県庁、郡庁単位で計算している。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

まとめている¹⁸。これを見ると、被害を被った施設数は全国で計150ヶ所となり、うち南部が88ヶ所と最も多くなっていることが分かる。郡別ではソクラーの22ヶ所が最多となり、以下パッターニーの19ヶ所、スラターニーの11ヶ所が続いている。上述したようにソクラーとパッターニーでは日本軍による政府機関・自治区の施設の占拠が顕著であり、これが損害施設数の多さに反映されていると言えよう。

一方、施設別では学校が60ヶ所と最も多く、次いで官公庁の44ヶ所、郵便局の11ヶ所が続いていた。学校については南部も25ヶ所存在するが、中部上部が17ヶ所で追随しており、中部下部や北部でも損害を被った学校が存在していたことが分かる。学校での損害は日本兵が宿营地として使用した際に建物や備品を破損したり、退去時に備品を持ち去ったりする事例が一般的であった。学校の備品を薪として利用する例もあり、例えば中部上部ピッサヌローク県プロムピラーム郡のワット・メーンスワンナーラーム学校では、日本兵が学校の板、柱、椅子などを薪として使用したとして、計109パーツの損害が計上されていた¹⁹。この学校はビルマ攻略作戦の際の進軍ルートであったピッサヌローク～ターク間道路沿いに立地しており、進軍の際に宿营地として利用した日本兵が学校の備品を薪として利用したものと考えられる。なお、最も損害額が多かったのはバンコクのパトゥムワン工科学校の102.0万パーツであり、これはバンコクの損害額全体及び学校の損害額全体のそれぞれ約6割を占めていた²⁰。

官公庁については、損害を被った計44ヶ所のうち33ヶ所が南部となっており、中部下部のプラチュアアップキーリーカンでの5ヶ所も含め、日本軍の上陸地点での損害が多かったことが分かる。最も多いのは南部のスラターニーの6ヶ所であり、プラチュアアップキーリーカンの他、ソクラー、パッターニーも5ヶ所ずつとなっており、官公庁の損害は日本軍の上陸地点で顕著であったことが確認できる。しかしながら、南部ではサダオ、ベートン、ラノーンなど上陸後の進軍ルート上での官公庁の損害も発生しており、必ずしも開戦当日の日タイ間の衝突に伴う官公庁の占拠のみが損害発

生の要因ではなかったことが分かる。

官公庁についても、大半が学校と同じく日本兵が宿营地として使用したことに伴う損害であったが、特異な例はスラターニーであった。スラターニーでの日タイ間の衝突は比較的遅く、12月8日の8時45分に衝突が始まり、16時に停戦命令が届くまで衝突と対峙が続いていた〔柿崎2022：387-390〕。スラターニーにはタイ軍の駐屯がなかったことから、警官と住民が日本軍を食い止めようと抵抗し、それぞれ多数の死傷者を出していた。しかしながら、戦闘が終わった16時過ぎに県庁、郡庁、土地鉱山事務所（Thi Thamkan Thidin lae Lohakit）、警官宿舎1棟の計4ヶ所から出火し、いずれも全焼していた²¹。この火災によって、県庁内にあった公金の紙幣の多くが焼失していた。この火災の後、官公庁の機能は県内務課（Phanaek Mahatthai）が県知事の公邸に、郡庁がチンタウォーラ学校に、県大蔵課（Phanaek Khlang）は警察署に、その他は完成したばかりの自治区（テーサバーン）学校新校舎に移転させていた。火災による被害以外は、県裁判所と裁判長公邸が日本軍との交戦によって破損したのみであり、スラターニーでの損害はこの火災による建物と備品の焼失が最も大きかった²²。なお、損害額で最も大きいのは県庁の建物35万バーツであるが、次いで多くっていた県特別税課（Phanaek Sapphasamit Changwat）の損害額約10.8万バーツのうち、約9.4万バーツが保管していたアヘンの焼失によるものであった²³。

（2）民間資産の損害

民間資産の損害については、南部の比率が圧倒的に多くなっていた。表4のように、民間資産の損害額計244.4万バーツのうち、実に243.8万バーツが南部での損害額であった。南部以外ではメーソートで約2,300バーツ、チエンマイで約1,500バーツの損害が発生しているほかは、顕著な損害は発生していない。バンコクに至っては民間資産の損害が皆無であり、政府機関・自治区の損害額が最も多かったのと対照的である。ただし、これは

表4 県郡別の民間資産の損害額（単位：パーツ）

| 地域 | 県 | 郡 | 金額 | 比率 (%) | 地域 | 県 | 郡 | 金額 | 比率 (%) |
|------|---------------|---------------|----------|-----------|------|-------------|-------------|--------------|-----------|
| 北部 | チェンマイ | チェンマイ | 1,510.06 | 12 | 南部 | チュムボーン | チュムボーン | 1,857.17 | 41 |
| | ラムパーン | ラムパーン | - | - | | スラーターニー | スラーターニー | 40,508.94 | 5 |
| | 計 | | 1,510.06 | 8 | | ナコーンシータマラート | ナコーンシータマラート | 64,541.10 | 80 |
| 中部上部 | ピッサヌローク | ピッサヌローク | 828.50 | 21 | 中部下部 | パッタラン | パッタラン | 400.00 | 7 |
| | ブロムビラーム | ブロムビラーム | - | - | | ソンクラ | ソンクラ | 1,052,888.23 | 55 |
| | 計 | | 828.50 | 20 | | ハートヤイ | ハートヤイ | - | - |
| | スコタイ | スコタイ | 0.10 | 0 | | サダオ | サダオ | - | - |
| | サワンカローク | サワンカローク | - | - | | テーバー | テーバー | - | - |
| | バンダーンランホイ | バンダーンランホイ | - | - | | 計 | | 1,052,888.23 | 53 |
| | 計 | | 0.10 | 0 | | パッターニー | パッターニー | 341,299.09 | 47 |
| | ターク | ターク | 350.75 | 5 | | ノーンチック | ノーンチック | 59,568.15 | 100 |
| | メーソート | メーソート | 2,312.80 | 39 | | コークボー | コークボー | 5,916.45 | 87 |
| | 計 | | 2,663.55 | 21 | | ヤリン | ヤリン | - | - |
| | ナコーンサワン | ナコーンサワン | - | - | | バナレ | バナレ | - | - |
| | 計 | | 3,492.15 | 10 | | サーイブリー | サーイブリー | - | - |
| 中部下部 | ロップリー | ロップリー | 54.00 | 100 | 中部下部 | ヤラン | ヤラン | 10,671.06 | 99 |
| | サムットプラカーン | サムットプラカーン | - | - | | 計 | | 417,454.75 | 47 |
| | カーンチャナブリー | カーンチャナブリー | - | - | 中部下部 | ヤラー | ヤラー | - | - |
| | ラーチャブリー | ラーチャブリー | - | - | | バンナンサター | バンナンサター | - | - |
| | ブラチュアップキーリーガン | ブラチュアップキーリーガン | 290.80 | 0 | | ベートン | ベートン | 818,692.91 | 60 |
| | 計 | | 344.80 | 1 | | 計 | | 818,692.91 | 56 |
| バンコク | | | - | - | バンコク | ナラーティワート | ナラーティワート | - | - |
| | | | - | - | | スガイバーディー | スガイバーディー | 305.00 | 60 |
| 東部 | ブラーチンブリー | ブラーチンブリー | 23.10 | 100 | 東部 | 計 | | 305.00 | 0 |
| | | ブラチャンタカム | 1.65 | 100 | | ラノーン | ラノーン | 1,410.00 | 1 |
| | | カビンブリー | 143.95 | 97 | | クラブリー | クラブリー | 39,872.95 | 88 |
| | | サケーオ | - | - | | ラウン | ラウン | 1.00 | 2 |
| | | アランヤプラテート | 65.70 | 100 | | 計 | | 41,283.95 | 28 |
| | | 計 | 234.40 | 10 | 東部 | トラン | トラン | 195.50 | 0 |
| | ナコーンナーヨック | バーンナー | - | - | | サトゥーン | サトゥーン | 59.00 | 100 |
| | | バタタンバン | 341.30 | 4 | | 計 | | 2,438,186.55 | 45 |
| | | アトゥックテーワデート | 250.00 | 23 | | 総計 | | 2,444,359.26 | 33 |
| | バタタンバン | 計 | 591.30 | 7 | | | | | |
| | | ビブーンソクラー | - | - | | | | | |
| | | シーソーボン | - | - | | | | | |
| | | 計 | - | - | | | | | |
| | 計 | | 825.70 | 3 | | | | | |

注：ソンクラの数値は県内他郡の損害額も含む。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

あくまでも「日本による損害」にバンコクでの民間資産の損害が含まれていなかっただけであり、バンコクで全く民間資産の損害が発生していなかったことを意味するものではない²⁴。

南部での損害額も、やはり特定の地点に集中していた。最も損害額が多かったのはソンクラの105.3万パーツであり、次いでベートンの81.9万パーツ、パッターニーの34.1万パーツが続いていた。図6のように民間資産の

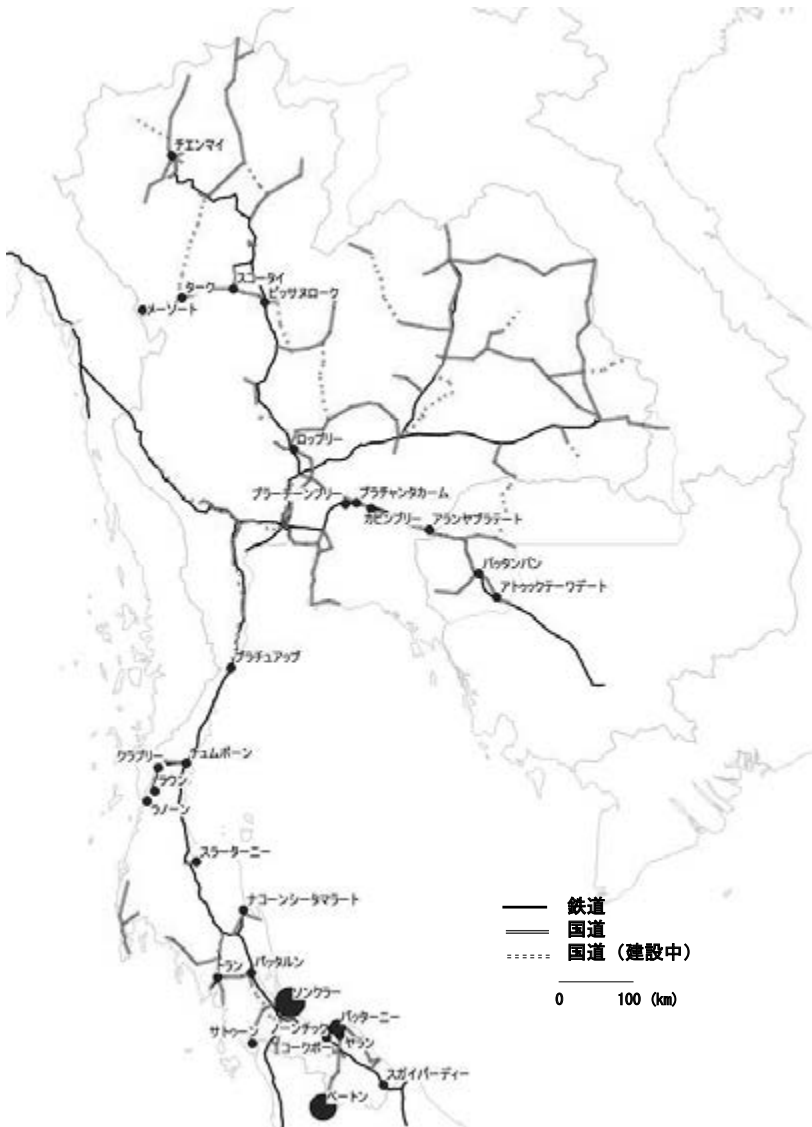


図6 民間資産の損害発生箇所

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成

損害発生箇所は全体的にも少なくなっており、南部についても政府機関・自治区資産の損害よりも発生箇所が少ないことが分かる。それでも、郡によっては民間資産の損害額の比率が高い箇所も存在し、例えば日本軍の上陸地点の1つであるナコーンシータマラートでは民間資産の損害額が全体の80%を占めており、クラ地峡に位置するクラブリーでも民間資産の損害額が全体の88%と高くなっていた。ちなみに、損害額の最も多いソクラーでも民間資産の損害額の比率は全体の55%を占めており、ベートンでは6割に達していた。

民間資産の損害については、一部の地点では損害を被った人の数も明示されており、それをまとめたものが表5となる。これを見ると、人数が判別する限りで被害者数は計1,718人であり、うち1,675人が南部での被害者となっている。不明の箇所は損害額がそれほど多くないことから、全体の被害者数もこの数字から大幅に増えることはなかろう。被害者数が最も多いのはソクラーの926人であり、以下パターンニーとベートンの178人ずつが続いている。日本軍の上陸地点ではナコーンシータマラートが99人、スラーターニーが64人と比較的多くなっているが、チュムボーンは21人と少ない。プラチュアアップキーリーカンは人数が不明であるが、損害額がわずか291パーツであることから、被害者もごくわずかであろう。他方で、タイ軍が駐屯していたノーンチック郡の被害者数は91人と多くなっていたが、損害額自体は6.0万パーツと決して多くはなかった²⁵。

民間資産の損害については、政府機関・自治区と同じく日本兵が民家や商店を占拠したり、中にあった備品を破損、紛失したりする事例が多かったが、中にはそれ以外の事例も存在した。例えば、南部西海岸のラノーンでは後述するように日本軍が船を何隻も徴発したが、その際に船に積まれていた精米69袋、映画フィルム1箱、空瓶3箱計1,410パーツ相当が同時に徴発されていた²⁶。中部上部のスコタイでは1942年1月8日に日本兵が勝手に住民の鶏卵を盗んだとして、0.1パーツ分の損害が計上されていた²⁷。このような軽微な窃盗は他にも多数存在したはずであり、当然なが

柿崎 開戦期のタイにおける日本軍の占拠・徴発による損害

表5 県郡別の民間損害者数（単位：人）

| 地域 | 県 | 郡 | 人数 |
|------|----------------|----------------|-------|
| 北部 | チエンマイ | チエンマイ | 4 |
| 中部上部 | ピッサヌローク | ピッサヌローク | 7 |
| | スコタイ | スコタイ | 不明 |
| | ターク | ターク | 20 |
| | | メーソート | 不明 |
| | | 計 | 20 |
| | | 計 | 27 |
| 中部下部 | ロブリー | ロブリー | 不明 |
| | ブラチュアアップキーリーカン | ブラチュアアップキーリーカン | 不明 |
| | | 計 | 不明 |
| 東部 | ブラーチーンブリー | ブラーチーンブリー | 2 |
| | | ブラチャンタカーム | 3 |
| | | カビンブリー | 4 |
| | | アランヤブラデート | 3 |
| | | 計 | 12 |
| | バットアンバン | バットアンバン | 不明 |
| | | アトゥックデーワデート | 不明 |
| | | 計 | 不明 |
| | | 計 | 12 |
| | | | |
| 南部 | チュムボーン | チュムボーン | 21 |
| | スラーターニー | スラーターニー | 64 |
| | ナコーンシータマラート | ナコーンシータマラート | 99 |
| | バットルン | バットルン | 不明 |
| | ソンクラ | ソンクラ | 926 |
| | | ハートヤイ | 21 |
| | | サダオ | 35 |
| | | テーバー | 1 |
| | | ラノート | 1 |
| | | 計 | 984 |
| | バッターニー | バッターニー | 178 |
| | | ノーンチック | 91 |
| | | コークボー | 27 |
| | | ヤラン | 29 |
| | | 計 | 325 |
| | ヤラー | ベートン | 178 |
| | ナラーティワート | スガイバーディー | 不明 |
| | ラノーン | ラノーン | 不明 |
| | | クラブリー | 不明 |
| | | ラウン | 不明 |
| | | 計 | 不明 |
| | トラン | トラン | 不明 |
| | サトゥーン | サトゥーン | 4 |
| | | 計 | 1675 |
| 総計 | | | 1,718 |

注：ソンクラの数値は不明分も含む。
出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

らこれは氷山の一角に過ぎないであろう。また、中には事故による損害も含まれており、南部西海岸のサトゥーンでは12月31日に日本軍の飛行機が墜落して住民4人の稲とニッパヤシが被害を受けたとして計59パーツが計

上されていた²⁸。

全体的に、日本軍が上陸して被害が激しかった地点では詳細な調査が行われ、損害を被った住民の補足率が高くなっている傾向があるが、それ以外の場所においてはたまたま被害者が警察や郡庁に訴えた事例のみが取り上げられている可能性が高く、捕捉率は非常に低かったと言えよう。例えば、ソクラー県やパッターニー県は損害を被った住民からの訴えを表に集計してまとめており、ソクラー県では計984人分の損害が事細かに記載されていた。パッターニー県も同様であり、ノーンチック郡において損害額が被害者数に比べて相対的に少ない理由について、損害のほとんどが日本兵によって伐採されたヤシ、ビンロウジ、ゴムなどの樹木であったためであることが、損害をまとめた詳細な一覧表から判明する²⁹。スコータイ県からは民間資産の損害としては0.1パーツ分の鶏卵の窃盗しか報告されておらず、サトゥーン県も飛行機墜落に伴う農作物の損害以外には何も報告していない。

なお、民間資産の損害額が2番目に多かった南部マラヤ国境に位置するベートンは、日本軍が入ってくる前に英軍に占拠されたタイ国内で唯一の場所であった³⁰。12月8日午後英軍が国境を越えてベートンに侵入し、タイ側官憲や住民もこれに対抗しようとしたものの、結局翌日には約50km北に位置するターンターまで退却した³¹。ターンターには刑務所があったことから、タイ側はこの地を英軍と対峙する前線として防衛を固め、退去してきたタイ側官憲が臨時のベートン郡庁を置いた³²。パッターニーから進軍してきた日本軍は10日にターンターに到着し、直ちに前線のタイ軍を支援して英軍との戦闘を始めた[防衛研修所戦史室 1966:229-230]。この後、日本軍は侵入してきた英軍を撃退しながら前進し、14日15時にベートンに到着し、翌日国境を越えてマラヤへと進軍した [Ibid. : 231]。この後、22日にターンターに避難していたタイ側官憲がベートンに戻り、ようやくタイ側の主権が回復したのであった³³。この間、住民も各地に避難しており、ベートンに日本兵が入って来た時には町は無人の状態であった³⁴。このため、

日本兵が勝手に商店や民家に入り込んで宿営したり、物品を使用したりしたことで損害が発生したものと考えられる。ただし、日本兵がベートンに入る前に英軍も通過していたことから、その一部は英軍兵による損害であった可能性も否定できない。

(3) 乗物の損害

最後に、乗物の損害について検討する。表6のように、乗物の損害額計

表6 県郡別の乗物損害額(単位: バーツ)

| 地域 | 県 | 郡 | 金額 | 比率 (%) | 地域 | 県 | 郡 | 金額 | 比率 (%) | |
|-----------|------------|------------|-----------|-----------|----------|------------|--------------|-------------|--------------|----------|
| 北部 | チエンマイ | チエンマイ | 10,940.00 | 86 | 南部 | チュムボーン | チュムボーン | 1,415.30 | 31 | |
| | | ラムバーン | - | - | | | スラーターニー | スラーターニー | 3,075.00 | 0 |
| | | 計 | 10,940.00 | 57 | | | ナコーンシータマラート | ナコーンシータマラート | 5,084.50 | 6 |
| 中部上部 | ピッサヌローク | ピッサヌローク | - | - | 中部下部 | パッタラン | パッタラン | 5,300.00 | 93 | |
| | | ブルムピラーム | - | - | | | ソクラー | ソクラー | 421,740.25 | 22 |
| | | 計 | - | - | | | ハートヤイ | ハートヤイ | 4,564.40 | 100 |
| | スコタイ | スコタイ | 295.00 | 77 | | サダオ | サダオ | 2,000.00 | 4 | |
| | | サワンカローク | 12.94 | 100 | | | デーバー | - | - | |
| | | バーンダーンランホイ | - | - | | | 計 | 428,304.65 | 22 | |
| | ターク | ターク | 400.00 | 6 | 中部下部 | パッターニー | パッターニー | 278,042.92 | 38 | |
| | | メーソート | - | - | | | ノーンチック | - | - | |
| | | 計 | 400.00 | 3 | | | コークボー | 370.00 | 5 | |
| | ナコーンサワン | ナコーンサワン | 173.81 | 100 | | ヤリン | ヤリン | 35,810.00 | 83 | |
| | | 計 | 881.75 | 2 | | | パナーレ | 7,000.00 | 95 | |
| | | ロッブリー | ロッブリー | - | | | - | サーイブリー | 26,800.00 | 100 |
| 中部下部 | サムットプラカーン | サムットプラカーン | 25.00 | 100 | | ヤラン | ヤラン | 7,376.00 | 69 | |
| | | カーンチャナブリー | カーンチャナブリー | 50.00 | | | 2 | 計 | 355,398.92 | 40 |
| | | ラーチャブリー | バーンボーン | - | - | | 中部下部 | ヤラー | ヤラー | 8,350.00 |
| | ブラチュアッギーラン | ブラチュアッギーラン | 75.00 | 0 | バンナンサター | 18,675.00 | | | 81 | |
| | | 計 | 150.00 | 0 | ベートン | 467,970.00 | | | 34 | |
| | | バンコク | バンコク | 23,000.00 | 1 | 中部下部 | | | ナラーティワート | ナラーティワート |
| 東部 | ブラーチンブリー | ブラーチンブリー | - | - | スガイバーディー | | - | - | | |
| | | ブラチャタカム | - | - | 計 | | 97,063.90 | 99 | | |
| | | カビンブリー | - | - | 中部下部 | ラノーン | ラノーン | 98,790.00 | 97 | |
| | | サケーオ | 2,000.00 | 100 | | | クラブリー | 2,341.50 | 5 | |
| | | アランヤプラテート | - | - | | | ラウン | - | - | |
| | | 計 | 2,000.00 | 89 | | | 計 | 101,131.50 | 69 | |
| ナコーンナーヨック | バーンナー | - | - | 中部下部 | トラン | トラン | 38,330.50 | 97 | | |
| | バットンバン | - | - | | | サトゥーン | - | - | | |
| | アトックテーワデート | - | - | | | 計 | 1,530,099.27 | 28 | | |
| ピブーンソクラーム | 計 | - | - | | | 中部下部 | 総計 | 総計 | 1,567,071.02 | 21 |
| | 克蘭ブリー | - | - | | | | | | | |
| | シーソーボン | - | - | | | | | | | |
| 計 | - | - | | | | | | | | |
| 計 | 2,000.00 | 8 | | | | | | | | |

出所: NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

156.7万パーツのうち、南部の損害額が153.0万パーツと全体の98%を占めていた。最も損害額が多かったのはベトンの46.8万パーツであり、次いでソクラーの42.2万パーツ、パッターニーの27.8万パーツとなる。この3ヶ所のみで南部の損害額全体の4分の3を占めることから、乗物の損害はこの3ヶ所に集中していたことが分かる。南部以外での損害は限定的であり、バンコクの2.3万パーツや北部チェンマイの1.1万パーツが目立つ程度であるが、バンコクでは政府機関・自治区資産の損害が圧倒的に多かったことから乗物の損害額の比率はわずか1%でしかない。反対に、チェンマイでは乗物の損害額が全体の86%を占めており、そのほとんどが敵性資産として日本軍が接収した外国人の自動車か自転車であった。なお、南部以外の場所でも比率が100%という郡がいくつかあり、乗物の損害以外には被害報告がなかった場所も少なからず存在していたことが分かる。

損害発生箇所の分布を見ると、図7のように南部以外では発生箇所が少なくなっていたことが分かる。南部ではソクラーとパッターニー周辺に発生箇所が多く見られ、とくにパッターニーの周辺郡で顕著である。実際に、表6のようにパッターニー県のサーイブリーやナラーティワートでは乗物の比率が100%となっており、パッターニー県内のヤリン、パナーレ、ヤランでも乗物の比率が高くなっている。また、南部西海岸のラノーンやトランでも乗物の比率が高くなっているが、これは次に確認するように船の徴発が中心であった。

乗物には陸上の車両と船舶が含まれているが、最も損害が多かったのは自動車であった。表7のように、車両の被害は計566台、船舶の被害は計49隻であり、車両は全体の97%に当たる547台が南部、船舶はすべて南部での損害であった。自動車についてはソクラーの143台が最も多く、次いでベトンの79台、パッターニーの76台となる。二・三輪車はパッターニーの87台が最も多いことから、車両全体でみるとパッターニーの164台が最多となる³⁵。ヤラーでは自動車の徴発は1台のみであるが、二・三輪車は43台と多くなっていた。なお、括弧内の数値については破損したり部

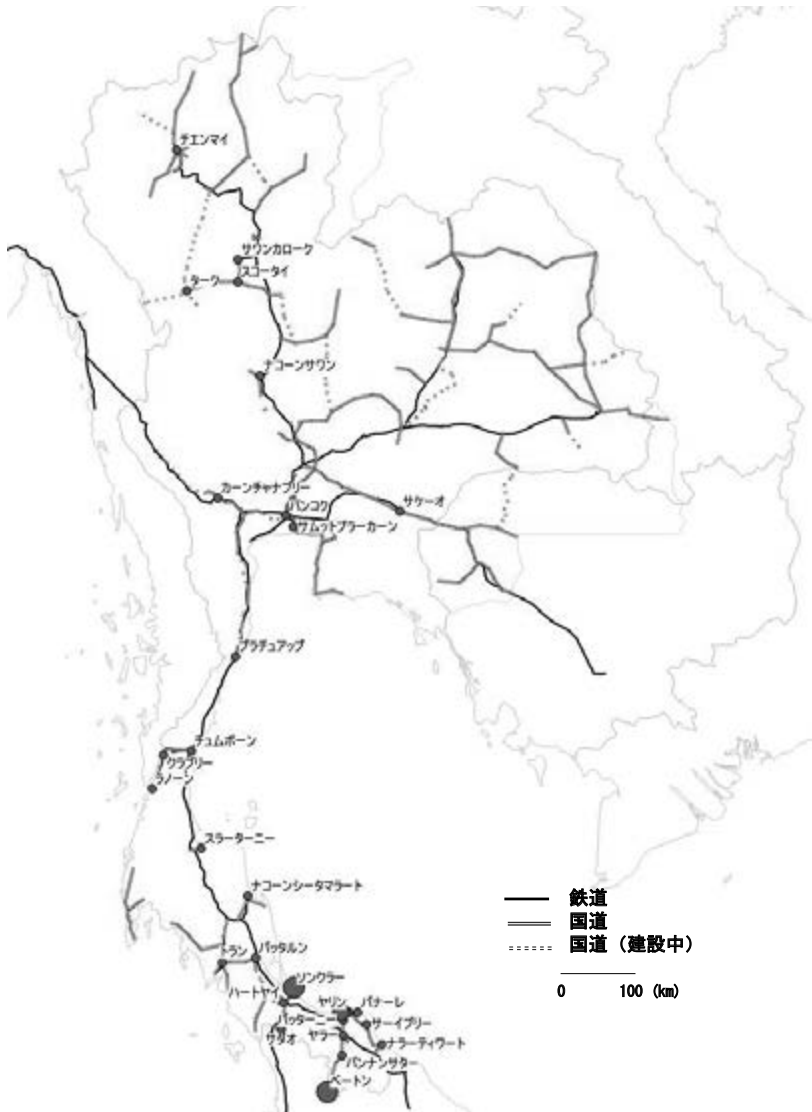


図7 乗物の損害発生箇所

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成

表7 県郡別の乗物損害数（単位：台・隻）

| 地域 | 県 | 郡 | 車両 | | | | 船舶 | | |
|------|---------------|---------------|----------|----------|----------|----------|--------|---------|---------|
| | | | 自動車 | 二輪車 | 牛車・荷車 | 計 | 動力船 | 非動力船 | 計 |
| 北部 | チェンマイ | チェンマイ | 3 | 3 | - | 6 | - | - | - |
| | スコータイ | スコータイ | 2 (2) | 1 (1) | - | 3 (3) | - | - | - |
| | | サワンカローク | 1 (1) | - | - | 1 (1) | - | - | - |
| | | 計 | 3 (3) | 1 (1) | - | 4 (4) | - | - | - |
| | ターク | ターク | 1 (1) | - | - | 1 (1) | - | - | - |
| | ナコーンサワン | ナコーンサワン | 2 (2) | - | - | 2 (2) | - | - | - |
| | | 計 | 6 (6) | 1 (1) | - | 7 (7) | - | - | - |
| 中部下部 | サムットプラカーン | サムットプラカーン | 1 (1) | - | - | 1 (1) | - | - | - |
| | カーンチャナブリー | カーンチャナブリー | 不明 | - | - | 不明 | - | - | - |
| | プラチュアップキーリーカン | プラチュアップキーリーカン | - | 2 | - | 2 | - | - | - |
| | | 計 | 1 (1) | 2 | - | 3 (1) | - | - | - |
| バンコク | | | 2 | - | - | 2 | - | - | - |
| 東部 | ブラーチンブリー | サケーオ | 1 (1) | - | - | 1 (1) | - | - | - |
| 南部 | チュムボーン | チュムボーン | 2 (2) | 3 | - | 5 (2) | | 6 (1) | 6 (1) |
| | スラートーニー | スラートーニー | 3 (3) | 16 (14) | - | 19 (17) | - | - | - |
| | ナコーンシータマラート | ナコーンシータマラート | 5 (4) | - | - | 5 (4) | 1 | 7 (5) | 7 (5) |
| | バッタルン | バッタルン | 3 | - | - | 3 | - | - | - |
| | ソクラー | ソクラー | 143 (3) | 8 | 不明 | 151 (3) | 2 (2) | 1 | 3 (2) |
| | | ハートヤイ | 2 | - | 2 | 4 | - | - | - |
| | | サダオ | 1 (1) | - | - | 1 (1) | - | - | - |
| | | 計 | 146 (4) | 8 | 2 | 159 (4) | 2 (2) | 1 | 3 (2) |
| | バッテリー | バッテリー | 76 | 87 | 1 | 164 | - | 7 | 7 |
| | | コークボー | - | 2 | 2 | 4 | - | - | - |
| | | ヤリン | 17 (4) | - | - | 17 (4) | - | - | - |
| | | バナレー | 2 | - | - | 2 | - | - | - |
| | | サーイブリー | 8 | - | - | 8 | - | - | - |
| | | ヤラン | 不明 | 不明 | - | 不明 | - | - | - |
| | | 計 | 103 (4) | 89 | 3 | 195 (4) | - | 7 | 7 |
| | | ヤラー | ヤラー | 1 | 43 | - | 44 | - | - |
| | バンナンサター | | 6 | - | - | 6 | - | - | - |
| | ベートン | | 79 | 12 | - | 91 | - | - | - |
| | 計 | | 86 | 55 | - | 141 | - | - | - |
| | ナラーティワート | ナラーティワート | 19 | - | - | 19 | 1 | 3 | 4 |
| | ラノー | ラノー | 1 | - | - | 1 | 5 | 3 | 8 |
| | | クラブリー | 1 | - | - | 1 | 1 (1) | - | 1 (1) |
| 計 | | 2 | - | - | 2 | 6 (1) | 3 | 9 (1) | |
| トラン | トラン | 2 | - | - | 2 | 2 (2) | 10 (4) | 12 (6) | |
| | 計 | 371 (18) | 171 (14) | 5 | 547 (32) | 12 (5) | 37 (6) | 49 (15) | |
| 総計 | | | 384 (29) | 177 (15) | 5 | 566 (44) | 12 (5) | 37 (10) | 49 (15) |

注1：() 内は破損あるいは部品のみ接収された数を示す。

注2：ソククラの二輪車とナラーティワートの自動車には他に数量不明分がある。

出所：NA Bo Ko. Sungsut より筆者作成。

品のみ徴発されたものであるが、南部以外ではこのような事例が目立ち、1台丸ごと徴発された事例は自動車ではチエンマイの3台とバンコクの2台、二・三輪車でもチエンマイの3台とプラチュアップキーリーカンの2台のみであった。南部でもチュムボーン、スラターニー、ナコーンシータマラートでは破損や部品のみがほとんどを占めていることから、車両が

丸ごと持ち去られた事例はやはりソクラー、パッターニー、ヤラーの各県に集中していたことになる。

一方、船舶はトランの12隻が最も多く、次いでラノーンの8隻、ナコーンシータマラートとパッターニーの7隻ずつとなっている³⁶。非動力船のほうが数は多く、動力船の数の約3倍となっていた。非動力船の徴発は東海岸のほうが多くなっていたものの、動力船については西海岸のラノーン県とトラン県での徴発のほうが多く、合わせて8隻となっていた。これらの動力船は2隻の汽船を除いてモーター船であり、比較的小型の船であった。このうち、ラノーン県での船舶は日本軍がビクトリアポイントを侵攻した際とその直後に徴発されたものであり、計9隻のうち6隻は日本軍が使用している最中に沈んだものであった³⁷。トランでの徴発についても、計12隻のうち動力船2隻と非動力船4隻が日本軍に命じられてベナンへ向かい、その際に破損して非動力船2隻は沈んでいた³⁸。このように、船舶については日本軍が使用している最中に沈んだり破損したりしたことに伴う損害が多くなっていた。

損害を被った乗物の所有者は、圧倒的に民間のほうが多くなっていた。表8は所有者別の損害額と損害数を乗物の種類別にまとめたものである。これを見ると、損害額では全体の90%が、損害数では全体の87%が民間となっており、民間の所有する乗物の被害のほうが圧倒的に多くなっていたことが分かる。先の図3で民家・商店の損害額が全体の52%を占めていたにも関わらず、図4の民間資産の損害額の比率が33%に留まっていた背景には、21%を占める乗物の損害額の9割が民間のものであったという事実が存在した。車両と船舶でも特に大きな差はなく、価格の安い二・三輪車や非動力船で民間の比率がやや高くなる傾向が見られる。なお、牛車・荷車については民間の損害数のほうが少なくなっているが、これはソクラーでの荷車の損害額1,235パーツの損害数が不明なためであり、この数値が分かれば損害額の比率と同じような傾向になるはずである。

車両の徴発が最も顕著であったのは南部のソクラー、パッターニー、

表8 所有者別の乗物損害額と損害数

| | 種類 | 内訳 | 政府機関・自治区 | | 民間 | | 計 |
|-----|----|------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | | 金額（バーツ） | 比率（%） | 金額（バーツ） | 比率（%） | |
| 損害額 | 車両 | 自動車 | 135,649.87 | 10 | 1,208,109.00 | 90 | 1,343,758.87 |
| | | 二輪車 | 1,937.25 | 4 | 46,148.00 | 96 | 48,085.25 |
| | | 牛車・荷車 | 240.00 | 15 | 1,395.00 | 85 | 1,635.00 |
| | | 計 | 137,827.12 | 10 | 1,255,652.00 | 90 | 1,393,479.12 |
| | 船舶 | 動力船 | 11,141.50 | 9 | 109,668.90 | 91 | 120,810.40 |
| | | 非動力船 | 2,030.50 | 4 | 50,751.00 | 96 | 52,781.50 |
| | | 計 | 13,172.00 | 8 | 160,419.90 | 92 | 173,591.90 |
| 総計 | | 150,999.12 | 10 | 1,416,071.90 | 90 | 1,567,071.02 | |

| | 種類 | 内訳 | 政府機関・自治区 | | 民間 | | 計 |
|-----|----|-------|----------|-------|---------|-------|-----|
| | | | 数量（台・隻） | 比率（%） | 数量（台・隻） | 比率（%） | |
| 損害数 | 車両 | 自動車 | 53 | 14 | 331 | 86 | 384 |
| | | 二輪車 | 15 | 8 | 162 | 92 | 177 |
| | | 牛車・荷車 | 3 | 60 | 2 | 40 | 5 |
| | | 計 | 71 | 13 | 495 | 87 | 566 |
| | 船舶 | 動力船 | 3 | 25 | 9 | 75 | 12 |
| | | 非動力船 | 3 | 8 | 34 | 92 | 37 |
| | | 計 | 6 | 12 | 43 | 88 | 49 |
| 総計 | | 77 | 13 | 538 | 87 | 615 | |

出所：NA Bo Ko, Sungsut より筆者作成。

ヤラーの各県であったが、これは上陸した日本軍が初めから進軍に必要な車両をタイで調達する計画を立てていたためであった。開戦当日ソンクラーに上陸した第5師団主力部隊のうち、搜索第5連隊を中心とする佐伯部隊が先陣を切ってハートヤイ、サダオを目指し、マラヤ国境までの交通路を確保することになっていた [Ibid. : 213]。この際に敵の自動車や列車を押収することになっていたものの、最初の部隊は自転車50台を押収して進軍する途中でタイ軍1個大隊と交戦し、タイ軍を降伏させたのちにタイ軍の自動車でハートヤイに向かい、ここで自動車50台を押収していた [Ibid. : 222-223]³⁹。一方、上陸後直ちにマラヤに入りペラク川橋梁を確保することを命じられた市川正少佐率いる市川挺身隊は、ソンクラーに先に潜入していた大曾根義彦少佐が現地で調達した自動車で進軍する予定であったものの、当初の計画とは異なり自動車が準備されていなかったことから、急遽市内の自動車を徴発して歩兵1個中隊、機関銃1個小隊、大砲隊1個分隊を載せるだけの自動車を集めて出発した [Ibid. : 218-222]。一方、この市川挺身隊に組み込まれていた歩兵第11連隊歩兵砲中隊は、ソンクラーでの自動車の調達が難航し、結局18時20分に列車でハートヤイに向けて出発

していた⁴⁰。

パッターニーに上陸した安藤支隊も、やはり現地で徴発した車両を用いてマラヤへの進軍を行った。パッターニーでも市内にあった自動車は軒並み徴発され、タイ側に残された自動車わずか3台だけであった⁴¹。パッターニー市内の自動車では足りなかったようであり、県内では他の郡に及ぶ広範囲で自動車の徴発が行われていた。さらに、安藤支隊はマラヤ進軍中にも沿道で徴発を続け、ヤラー県内でも計141台の車両が対象となり、とくにベートの台数の多さが顕著であった。これもやはりベートの住民が戦闘を逃れて疎開していたことが影響して、所有者が不在となったことで日本兵が残されていた自動車や二・三輪車を「自由」に徴発できたものと考えられる。

このような徴発の結果、南部の自動車登録台数も大幅に減少していた。1941年の時点でソクラー、パッターニー、ヤラー各県の自動車登録台数はそれぞれ417台、257台、320台の計994台となっていたが、1942年にはそれぞれ102台、107台、96台の計305台まで減少していた[SYB (1939/40-44) : 338-341] ⁴²。判明する限りでこの3県で徴発された自動車の台数は計335台であったことから、少なくともこの間の減少分の約半数は日本軍の徴発が原因ということになる⁴³。乗物は全体的に高価な資産であり、特に自動車や船舶は所有者の生業にも影響を与える重要な商売道具であることが多かった。このため、所有者側からの返還要求が出されたものの、次に検討するように実際に返還された例はごくわずかであった。

3. 損害賠償の請求

(1) 損害額の調査

このような開戦時の日本軍による占拠と徴発による損害について、タイ側では日本側への損害賠償を請求することになった。管見の限り、1942年3月5日付の文書で、日本側との交渉を行っていた合同委員会が各県宛に

開戦時から現在までの日本軍の行為に伴う損害をまとめるために、各県内で発生した損害を報告してほしいと要請したのが最初であった⁴⁴。この要請を受けて各県からの報告がバンコクに届き始めるが、44県からは県内での損害の発生はなかったとの報告が届いていた。この要請は各県宛に行われていたが、おそらくはバンコクの省庁に対しても同様の要請がなされたものと思われ、連絡委員会では各地から届いた損害を集計して一覧表を作成していった。

ちょうど合同委員会の連絡将校役を担っていたチャイ（Chai Prathipasen）が1942年4月に日本を訪問することになったことから、タイ側は開戦時の衝突に伴う損害を日本側に示して、日本側から損害賠償を得ようと考えた。このため、合同委員会では1942年4月3日時点で集まった各地の損害をまとめた一覧表を作成して、チャイに託した。この表は政府機関・自治区と民間の損害に分かれており、政府機関・自治区が計33件36万5,838.06パーツ、民間が計32件29万5,587.15パーツ、計66万1,425.21パーツとなっていた⁴⁵。ただし、ここには4月3日までに各県から届いた報告がすべて含まれているわけではなく、民間についてはバンコクでの損害が中心となっていた⁴⁶。とくに、被害が大きかったソンクラーやパッターニーの損害額の集計が間に合わなかったことから、この時点では損害額の全容を明らかにすることはできなかった。

その後、1943年4月に日本側は陸軍武官であった山田国太郎少将の名で、開戦から1943年1月までの間に日本側が払うべき使用料や損害補償について、未払いとなっているものをまとめて4月21日までに請求するよう求め、その後は明確な証拠がない限りこの間に発生していた費用の支払い請求は受け付けないとタイ側に通告した⁴⁷。ちょうどこの年の1月に泰国駐屯軍が設置されて司令官の中村明人中将も山田武官も着任したばかりであり、それまでタイと日本の間で発生していた様々な問題を解決しようと考えた結果、タイ側への負債を清算することを目指したのであろう。これを受けてタイ側でも再び各県や省庁に損害の報告を行うよう求め、各県や省庁か

ら再び報告が届き始めた。しかしながら、日本側が期限とした4月21日までは到底すべては集まらず、1943年4月17日付文書で合同委員会を昇格させた同盟国連絡局長のチャイから陸軍武官へ提出された未払一覧表には計24件の項目が含まれていたが、矯正局が報告してきたターントーなど南部での刑務所の損害の他、数項目が開戦時の損害として含まれていたに過ぎなかった⁴⁸。

最終的に、タイ側は1943年8月7日に第1次損害賠償請求として、総額173万3,081.71バーツ分の請求を日本側に対して行った⁴⁹。表9のように、ここに含まれていたのは中央省庁からの報告に基づくものが多く、地方からの報告については東部国境のバツタンバン、ピブーンソンクラーム県警察の損害額と、ソンクラーム県内の損害額しか含まれていない。やはりソンクラーム県内の損害額が圧倒的に多く、3項目合わせると全体の8割を占め

表9 タイ側で集計した開戦時の日本軍による
損害賠償請求書（単位：バーツ）

| 第1次請求 | 項目 | 金額 | 備考 |
|-------|----------------------|--------------|------|
| | 保健省 | 17,838.81 | |
| | 法務省 | 4,013.15 | |
| | 商務省 | 5,494.42 | |
| | 王宮事務所 | 216,392.35 | |
| | 地方監察官事務所 | 46,000.00 | 数値修正 |
| | バツタンバン・ピブーンソンクラーム県警察 | 15,737.25 | |
| | ソンクラーム県民の水上乗物 | 13,642.50 | |
| | ソンクラーム県民の陸上乗物 | 361,075.00 | |
| | ソンクラーム県民の資産 | 1,052,888.23 | 数値修正 |
| | 計 | 1,733,081.71 | |
| 第2次請求 | 項目 | 金額 | 備考 |
| | 商務省 | 18,890.95 | 数値修正 |
| | 大蔵省（資産） | 57,060.97 | |
| | 大蔵省（税金、手数料） | 700,564.82 | |
| | 運輸省 | 374,131.53 | |
| | 教育省 | 1,819,445.13 | |
| | ソンクラーム県行政 | 232,152.68 | |
| | 21 県 | 3,382,357.24 | |
| | 計 | 6,584,603.32 | 数値修正 |
| 総計 | | 8,317,685.03 | |

注1：一部の項目については、合計値を合わせるために他の資料を参考にしながら数値の修正を行っている。

注2：21 県に含まれているのは、表1に含まれる県からナコーンサワン、サムットプラーカーン、ラーチャブリー、ナコーンナーヨック、ピブーンソンクラーム、ソンクラームを除いた各県である。

出所：NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/241 より筆者作成。

ていた。なお、この時点で既に他県からも損害の報告は届いていたものの、ソクラー県以外の損害については第1次請求には一切含まれていなかった。

（2）日本側との交渉

第1次損害賠償請求の提出後も、各地からの損害の報告は断続的に到着しており、同盟国連絡局ではこれらを集計して第2次請求として取りまとめていた。この間のタイ側と日本側の交渉過程は不明であるが、おそらくは何の進展も見られなかったものと思われる。1943年4月17日付で取りまとめた請求についても、約1年後の1944年3月21日の時点で、支払いを請求した計19件のうち7件しか支払いが終了していないとの督促が同盟国連絡局から日本側に対してなされていた⁵⁰。

この直後の1944年4月5日に、同盟国連絡局は第2次損害賠償請求として計658万4,603.32パーツ分の請求を日本側に対して行っていた⁵¹。表9のように、この第2次請求のほうが第1次請求よりも金額ははるかに多く、前回の約3.8倍となっていた。項目を見ると21県の損害が338.2万パーツと最も多く、次いで教育省の181.9万パーツとなっていた。21県については表1の県よりも数が少なくなっているが、これは表1の一部の県の損害が他の項目で請求されていたためである。21県の損害については政府機関・自治区と民間の損害が含まれており、一覧表では政府機関・自治区の部門ごとと民間でそれぞれ集計した数値が記載されていた。基本的には各県や省庁から報告された損害額と一致するが、一部は数値が異なっている場合も存在した⁵²。なお、地方の損害については県が報告してきた数値と管轄する省庁が報告してきた損害が重複している場合もあり、この一覧表を作成する作業は相当手間がかかったものと推測される。

この第2次損害賠償請求を提出後も、日本側との交渉は進展しなかったようである。タイ側の記録によると、1943年に第1次請求を提出してから何度も文書で督促したものの日本側からの反応はなく、1945年5月17日付の督促が最後の文書による督促であったという⁵³。その後も口頭で督促を

続けたものの、ようやく終戦後に日本側はこの件の交渉に応じるようになった。日本側は第1次損害賠償請求の王宮事務所の項目のうち、乗馬クラブ（ナーンルーン競馬場）の賃貸料、競馬興行収入、ドゥシット・ゴルフクラブ営業収入の計11.3万バーツを除いて支払うことを認め、同盟国連絡局では代わりに王宮事務所の資産の損害賠償として4万6,363.19バーツを補償するよう交渉して認められた⁵⁴。この結果、最終的に日本側が認めた支払額は、第1次、第2次請求分を合わせて計825万1,048.05バーツで決着したのであった。

しかしながら、この損害賠償は結局支払われることはなかった。終戦後各地の日本兵が局地的な未払金を支払った事例はあり、軍用列車の運行費の未払金についても1945年8月16日に106.7万バーツが支払われていた〔柿崎 2018：53〕。しかしながら、日本軍が連合軍の管理下に置かれるようになると日本側が未払金の清算をすることができなくなり、泰国駐屯軍の後任であった第18方面軍司令部が、タイ側から提出されたリストを元に同盟国連絡局及びその後を継いだ平和維持部第3課（Phanaek thi 3 Kong Amnuai kan Santiphap）と交渉し、最終的に合意した額を負債リストに記載していく形式となった⁵⁵。このため、開戦時の損害もこのリストに記載された状態となり、最終的に1946年4月に入って中村司令官が日本に帰国することになったとして日本側が清算の中止を求め、負債リストの作成も中止された⁵⁶。この時点で日本側が清算を認めて負債リストに含まれた請求は計249件1,937万7,289.17バーツであり、このうち政府機関・自治区の損害が全体の4割に当たる784万3,508.72バーツ、残りが民間の損害であった⁵⁷。すなわち、終戦後に日本側が支払いを認めた未払金のうち、全体の43%が開戦時の損害賠償金であったことになる。

この後、政府機関や民間から請求された日本軍の未払い金や損害賠償については、タイ側が別途リストを作成して将来日タイ間の国交が回復した後には外交交渉で解決することになった⁵⁸。どちらにしても、この後これらの損害賠償が清算された痕跡はなく、結局未払いのままで葬り去られたのであった。

（３）限定的な補償

このように、タイ側が各県や省庁からの損害報告をまとめて日本側に補償を求めるという作戦は結局失敗に終わったが、所有者が個別に合同委員会や同盟国連絡局に訴え、そこから直接日本側と交渉した事例については、代金や賠償金が支払われるという事例が若干存在した。ただし、実際に所有者が訴え始めてから支払いが実現するまでには長時間を要することが多く、中には開戦時の損害賠償がようやく終戦直前に支払われるという事例もあった。

表10は、徴発された物品が返還されたり代金や賠償金が支払われたことが確認できた事例をまとめたものである。網掛けされている事例はタイ側が集計した「日本による損害」に含まれていないことが明らかなものであるが、それ以外の事例についても含まれていなかったり、あるいは損害額が異なっている可能性もある。これを見ると、返還が実現したのは自動車2台、代わりの自動車2台の計4台のみであり、残りは代金や賠償金の支払いであったことが分かる。乗物がほとんどであるが、1件のみ商品の代金支払いが存在する。所有者は国営企業で商務省の管轄となる他は、すべて民間である。

返還が実現したのはヤラー県のサクライの自動車2台のみであったが、これについては開戦直後に兵站司令部のイノウエ少佐が彼の所有するトラック3台を徴発し、翌年3～4月に日本軍から2台を返還するのでマラヤのペラクまで引き取りに来よう求めたもので、実際に彼はマラヤに赴いて自動車2台を引き取ってきたものの、破損しており計4,000パーツの修理費がかかっていた⁵⁹。代車で返還が実現したのはヤラー県商事会社の自動車2台であったが、こちらについては会社側から合同委員会に対して返還を要求してから代車で返還が実現するまで3ヶ月しかかかっておらず、迅速に解決できた事例であった。このため、タイ側も1943年3月にこのヤラー県商事会社の自動車の事例のように返還を進めてほしいと日本側に要望したが、結局その後は代車による返還も実現した痕跡がない⁶⁰。

表10 日本側から返還・代金／賠償金支払が実現した事例

| 請求日 | 県 | 所有者 | 損害資産 | 損害額 | 日本側の対応 | 解決日 | 備考 | 出所 |
|------------|--------|----------------|-----------|------------|--------|------------|-----------------------|----------------------------|
| 1942/11/03 | ヤラー | サクライ・サムセーン | 自動車 2 台 | - | - 返還 | 1942/03 | マラヤにて返還、修理費 4,000 バーツ | NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/102 |
| | ヤラー | ヤラー県南事会社 | 自動車 2 台 | - | - 代車返還 | 1943/02/06 | | NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/78 |
| 1942/02/03 | ブーケット | トゥンカーハーバー社 | 汽船 1 隻 | 87,290.80 | 賠償金支払 | 1944/03/27 | 全額支払 | NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/029 |
| 1942/05/05 | ソンクラ | チンルアン社 | 自動車、自転車部品 | 113,198.21 | 代金支払 | 1944/06/19 | 113,131.76 バーツ支払 | NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/56 |
| 1944/07/11 | ヤラー | ブラムック・レーカクン | 自動車 2 台 | 9,970.00 | 賠償金支払 | 1944/08/15 | 全額支払 | NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/7 |
| 1943/07/01 | ラノーン | クン・サワットバッククディー | モーター船 1 隻 | 17,000.00 | 賠償金支払 | 1945 | | NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/213 |
| | パッターニー | ニヨムババーニット商店 | 商品 | 7,955.67 | 代金支払 | 1945/04/06 | 1833.65 バーツ (木材分) 支払 | NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/101 |
| 1943/11/18 | ソンクラ | ピバット・ワンナークン | 自動車 2 台 | 600.00 | 賠償金支払 | 1945/05/09 | 500 バーツ支払 | NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/116 |
| | ソンクラ | ターウォーン・ウィワットクン | 自動車 2 台 | - | 賠償金支払 | 1945/05/09 | 4,250 バーツ支払 | NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/128 |
| 1942/01/02 | ラノーン | トゥアンチュュー・セータン | モーター船 1 隻 | 35,000.00 | 賠償金支払 | 1945/07/28 | 33,687.50 バーツ支払 | NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/1 |

注1：請求日は本人あるいは親知事からバンコクに返還や補償を求めた文書の発行日であり、解決日は実際に支払われた日あるいは支払われる旨が記された文書の発行日である。
 注2：網掛けのものについては「日本兵による損害」に含まれていない。

この表の事例の中で、サクライの事例と共に日本側から返還を申し出てきた事例がもう1つ存在した。それがソクラーのターウォーンの事例であった。これは上述した市川挺身隊が徴発した自動車2台の賠償金を支払いたいと、おそらく1944年に入ってから日本側が同盟国連絡局に伝えてきたもので、タイ側で調べたところ2台のうち1台の所有者がターウォーンと確認された⁶¹。日本側は徴発した際に発行した徴発券の控えを証拠として出すよう求めたものの、ターウォーンはそのようなものは受け取っていないと主張し、日本側は最終的に1945年5月になって賠償金の支払いを認めてきた⁶²。徴発の際には徴発券の丙券を所有者に渡すので、それがないと原則として損害賠償の支払いはできないと日本側は主張していたものの、開戦時に住民が避難した中で所有者の不在のまま勝手に自動車を徴発していた状況では、徴発券の控えを所有者に渡すような事例はほとんどなかったであろう。

一方で、解決まで最も長時間を要していたのは、ラノーンのトゥアンチャーの所有するモーター船「ハヌマーン丸」であった。この船は1941年12月16日にラノーンの対岸のビクトリアポイントを占領した日本軍が借りたもので、当初は5～6日間使うと言って借りたものの一向に返還されないことから、1942年1月2日付で彼がラノーン郡長に返還を訴えたものであった⁶³。同年10月になって日本側は船を返還するとしてラノーン郡助役と所有者が引き取りに行ったものの、結局返還は実現しなかった⁶⁴。この後しばらく情報が無いが、1945年6月7日付で同盟国連絡局が日本側に対して損害賠償を求め、27日に行われた交渉の場でタイ側はトゥアンチャーの主張する3.5万バーツの支払いを求めたものの、日本側は高すぎるとして認めなかった⁶⁵。最終的にこの問題は日タイ経済会議の場で決着し、表10のようにタイ側の主張から若干減額される形で損害賠償を支払うことで決着した⁶⁶。なお、ハヌマーン丸はこの後連合軍が接収した後でトゥアンチャーに返還されたことから、彼は日本軍からの損害賠償金を手に入れたのみならず、船も返還されるという「幸運」に恵まれていた⁶⁷。

このように、日本軍によって徴発された物品が返還されたり、賠償金の支払いが実現した例は皆無ではなかったものの、極めて例外的な事例であった。個別にタイ側官憲に返還や補償を訴えかけた場合にはそれが実現する可能性が高まったものの、そうでない場合は結局「日本による損害」として日本側に損害賠償を請求する段階までで終わっており、最終的には所有者が損害を背負わざるを得なかったのである。

おわりに

本論は開戦時の日本軍による占拠と徴発について、タイ側が取りまとめた損害賠償請求を用いて全体像を構築した上で、その特徴と賠償請求へのタイ側の取組を分析することを目的とした。開戦時の日本軍による占拠や徴発による損害額は全国で約736万パーツに上っており、日本軍が上陸して日タイ間の衝突が発生した南部における損害額が圧倒的に多くなっていた。損害の発生箇所は民家・商店が最も多く、民間の損害額が政府機関・自治区の損害額を若干上回る状況であった。損害額の内訳では、政府機関・自治区資産が最も多く、民間資産がそれに追隨していたが、その次の乗物の損害はほとんどが民間の所有物であったことから、結果として民間の損害額が全体の過半数を超えることになっていた。もっとも損害額の多かったソクラーでは日本軍の上陸後にタイ側官憲の機能が失われ、住民も避難したことから日本兵が事実上自由に占拠や徴発を行なえる状況となっており、同じく上陸地点であったパッターニーも似たような状況であった。

損害の内訳で見ると、政府機関・自治区資産の損害については、バンコクの損害額が最も多くなっていた。これは日本軍が宿营地として使用した学校の損害が大きかったためであり、全国で見ても学校が損害施設数として最も多くなっていた。大半の事例は日本兵が宿営した際に建物が破損したり物品が紛失したりしたものであったが、南部スラターニーでは日タイ間の衝突の最中に県庁など政府機関が焼失したことで損害額が高くなっ

ていた。民間資産の損害では南部のソクラーやベートの損害額が多くなっており、やはり日本兵が宿営に使用した際の建物や物品の損害が中心であった。ベートンについては日本軍の進軍ルート上に位置していたが、先にマラヤからの英軍が入ったことでタイ側官憲の機能が失われ、住民も避難したことからソクラーと同じように日本兵が勝手に占拠や徴発をできる環境が存在し、結果として損害額を高めていた。乗物についても南部が圧倒的に多く、徴発が容易であったソクラー、ベートン、パターニーでの損害が中心であったが、船についてはラノーンやトランなど西海岸でも徴発が見られた。

このような日本軍の占拠や徴発による損害額については、合同委員会や同盟局連絡局が各県や各省庁に対して損害額の報告を依頼しており、これを取りまとめて1943年と翌年の2回に分けて日本側に提出し、損害を賠償するよう交渉した。交渉は思うように進展せず、結局終戦後に日本側はタイ側が提出した損害賠償請求書を確認の上、一部項目を除いて支払うことを認めた。しかしながら、結局は日本側が損害賠償を支払うと認めたところで交渉は途絶えてしまい、結局最終的に賠償の支払いが実現することになった。一部の民間資産については、個別に合同委員会や同盟国連絡局に返還や賠償を求めたことで、日本側が返還や賠償金の支払いを認めた事例もあったものの、その数は損害全体から見れば微々たるものでしかなかった。

今後の課題としては、開戦時の占拠や徴発以外の行為に基づく損害の解明が挙げられる。上述したように、1946年3月までに日本側が支払いを認めた損害額は計1,937万バーツであり、開戦時の損害賠償額を除いても約1,100万バーツの損害が発生していた。ここには鉄道による軍用列車運行費の未払い金など政府機関・自治区の負債も含まれていたが、大半は民間の損害であったはずである。これについては内訳を示す資料が見つからないことから全体像の解明は難しいかもしれないが、個別の事例を積み上げることである程度の傾向を把握することはできるであろう。とくに、宿営に用いた建物や駐屯地を建設した土地の借用に起因する損害が多く

なっているものと考えられることから、日本軍の建物や土地の使用状況の
解明と併せた研究が今後必要となるであろう。

註

- ¹ 合同委員会は日本軍とタイ側の連絡機関として開戦直後に設置されたもので、1943年3月に同盟国連絡局に格上げされた〔柿崎 2018：41-44〕。「日本による損害」を合同委員会や同盟国連絡局が集計して表9のような損害賠償請求書を日本側に提出したが、各県や省庁から送られてきた報告には重複があったり、途中で損害額が変わる場合もあったことから、「日本による損害」の損害額を単純に合計したものが表9の損害額と一致するわけではない。なお、本論で対象としているのは損害が発生した箇所が特定できる項目に限られることから、表1の県別損害額は表9の損害請求書の総額よりも少なくなっている。
- ² 正確には1942年4月2日までに合同委員会に報告のあった分が対象となっていたことから、3月下旬までの損害が含まれていた可能性がある。ただし、実際には開戦時に日本軍が上陸した南部の損害額が圧倒的に多く、時期的にはその後となるそれ以外の県の損害額は少なかった。
- ³ 東部国境からバンコクまでのルートは、開戦当日に東部国境からタイに侵入してバンコクに向かった第15軍司令部、近衛師団主力と、その後を追ってビルマ攻略作戦に参加するためにバンコクに向かった第55師団主力が用いていた。ビルマを目指した第15軍司令部、第55師団主力、および船でバンコクに到着した第33師団がピッサヌローク／サワンカローク経由でビルマ国境メーソートに至り、ビルマ攻略作戦のためにビルマに進軍して1942年1月末にビルマの主要港湾都市であるモールメインを占領した〔柿崎 2018：180-184, 198-204〕。
- ⁴ 沖支隊はビルマのタヴォイを経由して南からモールメインを攻めるために別ルートを探っていた。また、宇野支隊はチュムボーンからクラ地峡を越えてビルマ最南端の都市ビクトリアポイントを目指し、1941年12月14日にビクトリアポイントを占領した〔柿崎 2018：194-197〕。これが日本軍による最初のビルマ領の確保であった。
- ⁵ パッターニーと近隣のターバートに上陸した安藤支隊は、南下してマラヤ国境に位置するベートンからマラヤに進軍することとなり、1941年12月15日に国境を越えてマラヤへと進軍した〔柿崎 2018：156〕。なお、安藤支隊のすぐ後を追ってバンコクに入った近衛師団の正木支隊が鉄道でヤラーに向かい、その先は同じルートでベートンの国境を越えてマラヤに進軍していった〔Ibid.：192〕。
- ⁶ 死傷者の人数は柿崎〔2022〕表5-6に従ったが、この数値はタイ軍の公式戦史ともいえる Yutthasueksa Thahan〔1997〕とは一部異なっている。

- ⁷ 実際にはバンコクを中心に敵国人の所有する民家、商店、商会、工場などが多数占拠されていたが、この「日本による損害」ではチエンマイの敵国人が所有する一部の建物や自動車を除いて含まれていない。
- ⁸ 実際には、後述するように「日本による損害」にはバンコクの競馬場やゴルフ場の損害計11.3万パーツを含めていたが、日本側との交渉の結果、最終的にこれらの請求を行わないことになったことから、ここでは11.3万パーツは除外してある。
- ⁹ 道路事務所は道路局の地方出先機関である道路管区 (Khwaeng Kan Thang) や建設中の道路沿いに置かれていた仮設の工事事務所 (Muat Kosang Thang) が該当し、事務棟の他に道路整備に用いる自動車などの機材や部品などの資材が保管されていた。
- ¹⁰ NA [2] So Ro. 0201. 98/12 “Luang Sawat Ronnarong kho prathan krap rian Phana Nayok Ratthamontri. 1941/12/30”
- ¹¹ NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/17 “Angkhananurak thueng Krasuang Mahat Thai (Thoralek thi 102). 1941/12/18”
- ¹² Ibid. “Angkhananurak thueng Krasuang Mahat Thai (Thoralek). 1941/12/20”
- ¹³ Ibid. “Angkhananurak thueng Krasuang Mahat Thai (Thoralek thi 108). 1941/12/23”
- ¹⁴ ソンクラーとパッターニー以外の南部の日本軍の上陸地点については、開戦時の日タイ間の衝突について県知事からバンコクへの報告がなされており、それが国立公文書館に保管されているものの、ソンクラーとパッターニーからの報告は管見の限り存在しない。
- ¹⁵ NA [2] So Ro. 0201. 98/12 “Luang Sawat Ronnarong kho prathan krap rian Phana Nayok Ratthamontri. 1941/12/30”
- ¹⁶ Ibid. パッターニーに上陸した日本軍のうち一部が後からノンチック郡パーンターワーに上陸したことから、応援のためにパッターニー市内に向かっていたタイ軍は後から上陸した日本軍に後ろから攻め込まれ、前後で日本軍に挟み込まれる形になっていた [Yutthasueksa Thahan 1997 : 94-98]。
- ¹⁷ NA Bo Ko. Sungsut 2/11 “Pho Lo. To. Sawat Ronnarong thueng Phana Than Nayok Ratthamontri. 1941/12/24”
- ¹⁸ この場合、県○○課と書かれている場合は県庁内に、郡○○課と書かれている場合は郡庁内に置かれていたものと仮定しているが、機関によっては独自の庁舎を持っている可能性もあることから、実際に官公庁の損害施設数はこの数値よりも多くなるはずである。
- ¹⁹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/92 “Banchi Kha Siahai An Koet chak Kan Kratham khong Yipun nai Cho. Phitsanulok.”
- ²⁰ この学校は開戦から終戦まで日本軍が駐屯地として使用していた。なお、損害の内容については日本兵が宿営して破損としか書かれておらず、具体的に

何が損害額を高騰させたのかは不明である。

- ²¹ NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/17 “Khana Krommakan Changwat Surat Thani thueng Palat Krasuang Mahat Thai. 1941/12/14”
- ²² NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/41 “Banchi Kha Siahai An Koet chak Kan Kratham khong Yipun nai Cho. Surat Thani.”
- ²³ Ibid. このアヘンは計260kgであった。
- ²⁴ 例えば、1942年4月3日時点でタイ側が集計した日本軍による民間への損害をまとめた一覧表には計32件約30万パーツ分の損害が記載されており、このうち6件以外はバンコクでの損害であると考えられる [NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/10 “Banchi Kha Siahai thi Yipun Thamhai Bangkoet Khuen Kae Suan Bukkhon lae Borisat.”]。なお、このほとんどは日本側に支払いを請求した「日本による損害」に含まれていない。
- ²⁵ ノーンチック郡にはパッターニーに上陸した日本軍の一部が上陸していたことから、この時に損害が発生したものと考えられる。
- ²⁶ NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/1 “Khaluang Pracham Changwat Ranong thueng Palat Kasuang Mahat Thai. 1943/04/29”
- ²⁷ NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/33 “Banchi Kha Siahai An Koet chak Kan Kratham khong Yipun nai Cho. Sukhothai.” スコータイ県から報告された住民資産の損害はこの1件のみであった。
- ²⁸ NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/33 “Khaluang Pracham Changwat Satun thueng Kammakan Phasom. 1942/03/25” サトゥーン県からはこの1件のみが県内で発生した損害として報告されていた。
- ²⁹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/33 “Banchi Kha Siahai An Koet chak Kan Kratham khong Yipun nai Cho. Pattani.” これは1941年12月8日から翌年1月15日までの間に発生した損害であった。
- ³⁰ 開戦直後には英軍はソンクラー県サダオの国境からもタイに侵入し、鉄道や道路の橋梁を破壊したが、日本軍の進軍が早かったことからすぐに退却していった。
- ³¹ NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/3 “Niyombannasan Rian Athibodi Krom Ratchathan. 1942/12/13”
- ³² NA Bo Ko. Sungsut 1. 10/2 “Rai-ngan Kan Siahai.”
- ³³ NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/3 “Phakdidamrongruet thueng Mahat Thai (Thoralek). 1941/12/25 ”
- ³⁴ Ibid.
- ³⁵ パッターニーの二・三輪車のうち、50台は三輪車（サームロー）であった。
- ³⁶ パッターニーでは他に13隻が日本軍の徴発されたが、既に返還済みであった。
- ³⁷ NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/1 “Khaluang Pracham Changwat Ranong thueng Palat Kasuang Mahat Thai. 1943/04/29”

- ³⁸ NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/53 “Khaluang Pracham Changwat Trang thueng Khana Kammakan Phasom. 1942/04/28” これはソンクラーに先に潜入していた大曾根義彦少佐が現地で自動車を調達して上陸地点で待機させることになっていたものの、これが実行されていなかったことから上陸した部隊が自動車を自ら徴発する必要に迫られたものであった [防衛研修所戦史室 1966：218-222]。
- ³⁹ このタイ軍はソンクラーに駐屯していた陸軍歩兵第41大隊であった。なお、表7ではソンクラーの二・三輪車の損害数は8台しか存在しないが、他に約1.3万パーツ分の三輪車と1.5万パーツ分の二輪車が損害を被っていたものの、それぞれ台数は不明であった。このため、佐伯部隊が押収したという50台はこの1.5万パーツ分の中に含まれているはずである。また、ハートヤイの自動車損害数も2台しか存在しないが、ハートヤイで押収された50台はソンクラーの数値に含まれている可能性がある。
- ⁴⁰ 防衛研 南西—マレー・ジャワ—71「歩兵第11連隊歩兵砲中隊 戦闘行動詳報」(JACAR：C14110606400)
- ⁴¹ NA [2] So Ro. 0201. 98/12 “Luang Sawat Ronnarong kho prathan krap rian Phana Nayok Ratthamontri. 1941/12/30”
- ⁴² これはオートバイも含んだ数値である。
- ⁴³ なお、バンコク以外の地方68県の自動車登録台数全体についても1941年の6,028台から1,521台へと激減していた [SYB (1939/40-44)：338]。これはシャン州に進軍していったタイ軍による徴発の影響もあるものと考えられ、日本軍の徴発だけが登録台数の減少理由ではない。
- ⁴⁴ NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/32 “Kammakan Phasom thueng Anu Kammakan Phasom Pracham Changwat Tangtang lae Khaluang Pracham Changwat thi Mai Mi Anu Kammakan Phasom Changwat. 1942/03/05”
- ⁴⁵ NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/10 “Banchi Kha Siahai thi Yipun Thamhai Bangkoet Khuen Kae Nuai Ratchakan.”, “Banchi Kha Siahai thi Yipun Thamhai Bangkoet Khuen Kae Suan Bukkhon lae Borisat.”
- ⁴⁶ 例えば、おそらく最も早く回答してきたスコータイ県の民間損害額は含まれていないが、その後回答してきたパッタルン県の損害額はすべて含まれていた。なお、民間の損害については、バンコクで発生したものは表9の損害賠償請求には含まれていない。
- ⁴⁷ NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/89「泰陸武第65号 未払金支払ニ関スル件通牒 1943/04/01」
- ⁴⁸ NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/85 “Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit thueng Phana Thut Fai Thahan Bok Yipun Pracham Prathet Thai. 1943/04/17” 刑務所の損害額は計4万7,701.71パーツであった。他に、開戦時から日本軍が使用して返還されたばかりのソンクラーの鉄道ホテルの備品破損1,675.13パーツ

と、バンコクのペップリー女学校の備品紛失3,590.95パーツが請求されており、これらも開戦時の日本兵の行為による損害と考えられる。この時に未払いがあるとして請求された項目は、計19件16万6,036.11パーツであった。

⁴⁹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/241 “Banthuek Kha Siahai khong Thang Ratchakan lae Prachachon Tong Sunsia Phro Kan Kratham khong Thahan Yipun (Khrao Yok Kamlang Khuen Prathet Thai). 1945/09”

⁵⁰ NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/87 “Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit thueng Phana Thut Fai Thahan Bok Yipun Pracham Prathet Thai. 1944/03/21”

⁵¹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/126 “Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit thueng Phana Thut Fai Thahan Bok Yipun Pracham Prathet Thai. 1944/04/05”

⁵² 数値が異なるものは県からの報告に多く、とくにパッターニー県の数値は県が提出した一覧表と数値が異なるものが多くなっていた。

⁵³ NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/241 “Banthuek Kha Siahai khong Thang Ratchakan lae Prachachon Tong Sunsia Phro Kan Kratham khong Thahan Yipun (Khrao Yok Kamlang Khuen Prathet Thai). 1945/09”

⁵⁴ Ibid.

⁵⁵ NA [2] So Ro. 0201. 98. 7/8 “Banthuek Rueang Kan Riakrong Kha Siahai chak Kongthap Yipun.” 泰国駐屯軍は1944年12月に第39軍として野戦軍化され、さらに1945年7月に第18方面軍に昇格された [柿崎 2022 : 51-58]。

⁵⁶ Ibid. “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Klahom thueng Nayok Ratthamontri. 1946/04/24”

⁵⁷ Ibid. “Banthuek Rueang Kan Riakrong Kha Siahai chak Kongthap Yipun.”

⁵⁸ NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/276 “Senathikan Thahan thueng Palat Krasuang Mahat Thai. 1947/12/02”

⁵⁹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/102 “Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit thueng Phana Thut Fai Thahan Bok Yipun Pracham Prathet Thai. 1944/05/18” 彼は残る1台の代車の返還か修理費4,000パーツの支払いを求めたものの、日本側は徴発されたという証拠がないとして応じなかった。

⁶⁰ NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/75 “Kammakan Phasom thueng Phana Thut Fai Thahan Bok Yipun Pracham Prathet Thai. 1943/04/23”

⁶¹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/128 “Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit thueng Phana Thut Fai Thahan Bok Yipun Pracham Prathet Thai. 1944/08/16” 最初に日本側から同盟国連絡局に支払いの意向を示した文書は確認できないが、その返信が1944年8月16日に送られていることから、少なくとも1944年に入ってから通報してきたものと考えられる。

⁶² Ibid. 「泰陸武第307号 「ソンクラ」 県徴発自動車ニ関スル件回答 1945/05/09」

- ⁶³ NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/1 “Thuanchue Saetan thueng Khana Krommakan Amphoe Mueang Ranong. 1942/01/02”
- ⁶⁴ NA Bo Ko. Sungsut 2. 7. 3. 1/6 “Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit thueng Phana Thut Fai Thahan Bok Yipun Pracham Prathet Thai. 1943/04/23” ただし、この資料ではハヌマーン丸の所有者の名前が別人となっている。
- ⁶⁵ NA Bo Ko. Sungsut 2. 8/1 “Banthuek Rueang Kha Siahai khong Rueayon “Hanuman Ranong” sueng Kongthap Yipun Ken Chai.”
- ⁶⁶ Ibid. 「泰陸武第446号 「ヌマーン、ラノーン」号損害賠償支払に関する件通牒 1945/07/23」
- ⁶⁷ Ibid. “Khaluang Pracham Changwat Ranong thueng Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1945/10/31” 同盟国連絡局の任務を継承した平和維持部第3課は報告してきたラノーン県知事に対して、賠償金を返還するか船を政府に譲渡するかトゥアンチューに命じるよう求めたものの、知事はトゥアンチューが賠償金と船の返還は別のことであり、船の修理のために賠償金もすべて使い果たしたと主張しているとし、裁判ではないので差し押さえは困難であると回答していた。

引用資料

(1) 防衛省防衛研究所（防衛研）

陸軍一般資料 南西—マレー・ジャワ

(2) 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 Rattamontri) ([2] So Ro.)

(3) 年次報告書・逐次刊行物（括弧内数値は年版を示す）

Statistical Year Book, Thailand (SYB).

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

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 [2020]「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—タイ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. 125-147

柿崎一郎 [2022]『草の根の日タイ同盟 事件史から見る戦時下の日本人とタイ人』京都大学学術出版会

Sisamon Sibenchaphlangkun [1996] *Prawattisat Mueang Songkhla*. Songkhla : Sathaban Ratchaphat Songkhla. [History of Songkhla.]

Sorasan Phaengsapha [2015] *Songkhram Muet : Wan Yipun Buk Thai*. Bangkok : Sarakhadi. [The Dark War : the Day of Japan's Invasion.]

Yutthasueksa Thahan, Krom [1997] *Prawattisat Kan Songkhram khong Thai nai Songkhram Maha Echia Burapha*. Bangkok : Krom Yutthasueksa Thahan. [History of Thai Army during the Great East Asia War.]

