

第2次世界大戦中の日本軍のタイ国内での展開② —後方から前線へ—（下）

柿崎 一郎

目次

はじめに

1. インパール作戦への対応
2. 飛行場と軍事道路の建設
3. タイの防衛強化
4. 日本軍の全面展開
5. 前線化するタイ

おわりに

引用資料・文献

（「上」から続く）

3. タイの防衛強化

(1) 第39軍の設置

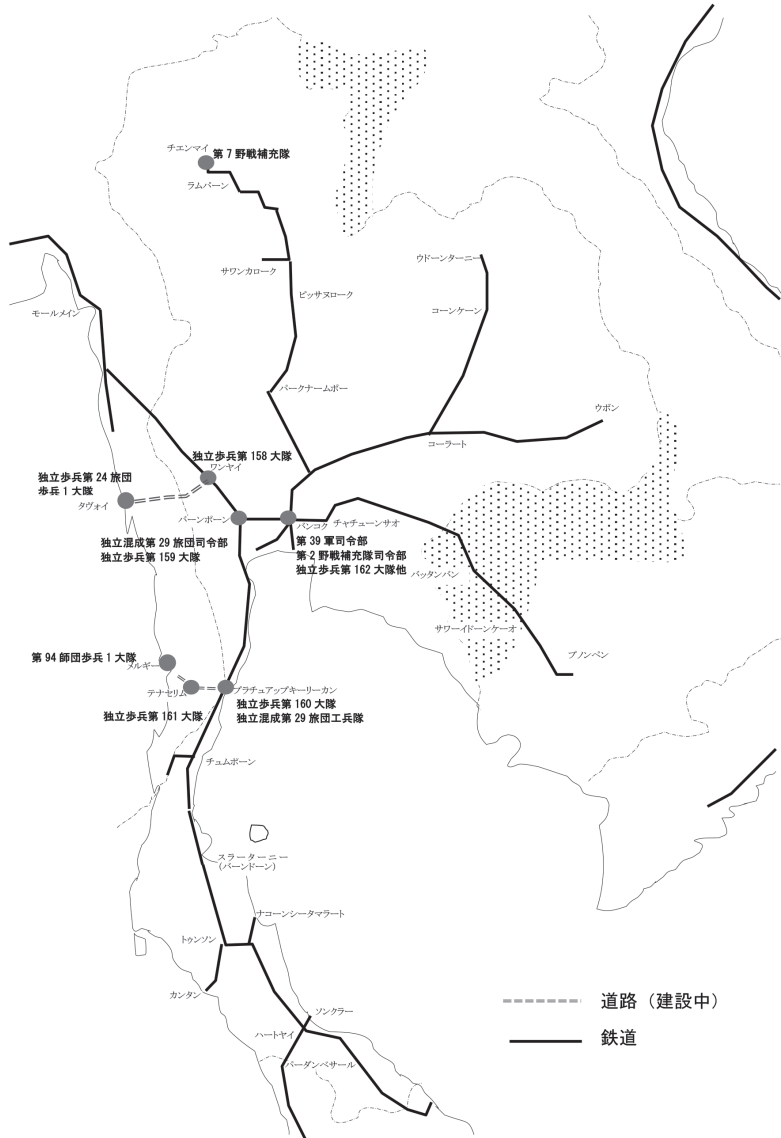
インパール作戦も途中で中止され、ビルマでの戦況が悪化してきたことから、タイは徐々に後方から前線へとその役割を変化させることになった。このため、タイに駐屯する部隊は1944年末以降増加することになり、タイ国内での日本軍の動きは活発化していくことになった。その最初の契機が、1944年12月の泰国駐屯軍の第39軍への改組であった。

この第39軍の設置は、泰国駐屯軍の野戦軍化を意味していた。1943年1月に設置された泰国駐屯軍は前線の後方を担う軍としての機能を有し、南方軍の一大兵站基地として物資の補給や輸送を担ってきた¹。しかし、タイを取り巻く環境が変化してきたことから、泰国駐屯軍は単なる駐屯軍ではなく、野戦軍としての役割を新たに付与されることになったのである。すなわち、タイ国内の戦力を増強して防衛機能を高め、迫りつつある敵を迎え撃つための体制を整えることになったのであった。

第39軍の司令官には中村司令官がそのまま就任したが、参謀長兼陸軍武官を務めていた山田国太郎中将は第48師団の師団長に任ぜられたことから、新たに濱田平少将が第39軍の参謀長兼陸軍武官に任命された [防衛研修所戦史室 1969: 572]。この時点では部隊の増強はなかったが、第39軍はビルマ南部のテナセリム地区の確保も任務に加えられたことから、当時テナセリム地区に駐屯していた独立混成第24旅団の1大隊（在タヴォイ）と第94師団の1大隊（在メルギー）を新たに指揮下に加えることになった²。この地域はインド洋側に面していることから、将来敵が攻撃してくる際に最初に狙われる地域であった。このため、第39軍ではテナセリムと隣接するタイの中部を中心に部隊を展開させることになった。

図9はこの第39軍が設置された当時の部隊の配置を示したものである。チュムポーン以南は依然として第29軍の管轄下に置かれていたことから、この図ではそちらの部隊については記載していない。これを見ると、バンコク～タヴォイ間、プラチュアアップキーリーカン～メルギー間の2つのルートに沿って部隊が配置されていたことが分かる。先の図3（「上」参照）の1944年1月の時点では、この付近に駐屯していた歩兵部隊はカーンチャナブリーの独立歩兵第158大隊とバンコクの独立歩兵第162大隊のみであり、その後南部にシンガポールから警備部隊が投入されたために同第160大隊がバンコクに駐屯していた。バンコクの独立歩兵第162大隊はそのまま残されたが、同第160大隊はプラチュアアップキーリーカンへと移動した。一方、チェンマイに駐屯してチェンマイ～タウングー間道路の整備を引き

図9 第39軍の配置 (1944年12月)



出所：防衛研修所戦史室[1969]：574より筆者作成

継いでいた独立歩兵第159大隊はバーンポーンに、南部から戻った後はラムパーンに駐屯していた同第161大隊はビルマのテナセリムに移動した³。

このような部隊の配置には、タイの防衛のために敵が攻めてくる可能性の高いテナセリム地区からの主要な交通路を確保する意図があった。このため、第39軍ではワンヤイ～タヴォイ間、プラチュアアップキーリーカン～メルギー間の道路を整備することをそれぞれ独立歩兵第158大隊と同第160大隊に命じたのであった。前者は泰緬鉄道のワンヤイからタヴォイへ至るルートであり、ビルマ攻略作戦の際に第55師団の沖支隊がこれを經由してタヴォイに向かっていた。後者は1944年以降日本側がタイ側に整備を要求していた道路であり、タイ側が整備していたタイ国内の区間も含めて日本軍が整備を進めていった。南方軍はこのプラチュアアップキーリーカン～メルギー間道路を自動車が行き可能な道路に改修することを命じており、こちらのほうが重視されていた。この道路は1945年4月28日に開通し、新たなタイ～ビルマ間のルートとなった⁴。

(2) 部隊の増強

第39軍の設置当初はテナセリム地区の駐屯部隊以外には部隊の増強はなされなかったが、1945年1月にはスマトラにあった第4師団をタイに転用することが決まった [Ibid.: 571]。これにより、マレー半島を北上してバンコクを目指す部隊の移動が始まった。この師団はスマトラ島中部に部隊を展開させており、マラヤに渡った後は鉄道でバンコクに向かうことになっていた。しかし、1945年に入ってから連合軍による南線への爆撃が激しさを増し、1月中にラーマ6世橋、ナコーンチャイシーのターチーン川橋梁、ラーチャブリーのメークローン川橋梁が相次いで使用不能となり、各地で路線が寸断されていた [柿崎 2010: 68]。このため、第4師団のスマトラからの転進にはかなりの時間を要し、最終的に第4師団の主力が最終目的地のラムパーンに集結したのは6月下旬のことであった⁵。

第4師団の編成人員は約1万2,000人であり、これだけの人数が寸断され

た南線を北上するのは非常に困難であった⁶。当時ハートヤイで第4師団の輸送統制業務を担っていた原口康雄によると、シンガポールからハートヤイへは部隊が続々到着するが、ハートヤイから先は橋梁の破壊で進むことができず、一時は2,000～3,000人の兵員と物資がハートヤイに滞っていたという〔野砲兵第四聯隊史編纂委員会編 1982: 469〕。バンコク～ハートヤイ間道路も使い物にはならず、鉄道の復旧を待ち続ける以外に他はなかった。このため、一部の部隊を船でバンコクまで送ることとなり、1945年4月22日にソクラー港から最初の輸送船が出航したが、チュムポーンで敵の潜水艦の攻撃を受けて沈没してしまった〔Ibid.: 470〕。

バンコクに到着したこの師団の一部は当初プラカノーンの急造兵舎に入ったが、防空上の問題があったことからナコンナーヨックに集結させることにして、次に述べるナコンナーヨックの障地構築作業に従事させた⁷。そのままナコンナーヨックに残った部隊も存在したが、その後主力はさらに北部のラムパーンを目指すこととなった。この時点では北線も寸断されており、バンコクからラムパーンまでの輸送は主としてピッサヌロークまでが船で、その先ラムパーンまでは自動車となった〔歩三七会編 1976: 321〕。自動車部隊はバンコクから自動車でラムパーンを目指したが、雨季の悪路での走行は非常に厳しく、第4師団の歩兵第37連隊自動車小隊の一行は計28日かけてラムパーンに到着したという〔Ibid.〕。ラムパーン到着後、この師団は北部からシャンにかけての防衛を担当することになっており、終戦時にはラムパーンの他、チェンマイ、チェントウン、ムアンレーン、ガーオ、ピッサヌローク、サワンカローク、ターク、メーソートに駐屯していた〔防衛研修所戦史室 1969: 704〕。

一方、マラヤの第29軍は南部の防衛のために新たに第94師団を編成し、南部に常駐させることになった。この師団は1944年10月に編成が命じられ、第12、第18独立守備隊と、アンダマン・ニコバル諸島に配置されていた独立歩兵3大隊から構成された〔防衛研修所戦史室 1976: 297-298〕。このうち、第18独立守備隊は既に南部各地に駐屯していたことから、これ

は実質的には南部の駐屯部隊の増強を意味していた。これらの部隊は南部に展開し、師団司令部はチュムポーンに置かれ、歩兵第256連隊はトラン、サトゥーン、プーケット、トゥンソンに、歩兵第257連隊の一部がソクラー、ハートヤイに、歩兵第258連隊はビクトリアポイント、ラノーン、バーンドーンにそれぞれ常駐することになった⁸。サトゥーンに日本兵が本格的に常駐するようになったのはこれが最初であり、1944年12月27日に憲兵が、31日に警備部隊が到着して常駐を始めていた⁹。この師団の兵力は約1万5,000人であった¹⁰。

その後、1945年2月に出された第29軍作戦計画大綱では、マレー半島の縦貫交通路の確保を重要課題とし、第94師団についてはビクトリアポイント、プーケット付近の防衛を強化し、クラ地峡方面の防衛体制を整備するとともに、チュムポーン、スラターニーの防空を強化して交通路の確保に万全を期すとした [Ibid.: 341]。その一方で、トラン、クラビー付近の兵力は撤収し、代わりにアロスター付近に兵力を集結させることを謳っていた。ただし、実際に4月末の時点でもトランとクラビーの日本兵はそれぞれ約500人、約300人いたことから、これによって日本兵がすべて撤退したわけではなかったようである¹¹。

このように、マレー半島でも日本軍は警備体制を強化し、兵力を増強させていた。一方で、日本軍と競合するとしてタイ軍は南部での部隊の展開地点を大幅に縮小し、ラノーン、プーケット、サトゥーンなど西海岸の各地とマレー4州からは部隊を撤退させ、代わりにソクラーなど東海岸の警備を増強することになった¹²。第39軍がテナセリム地区の防衛を強化したのと同様に、南部でも第29軍が西海岸の防衛力を強化し、西からの敵の侵入に備えていたのである。

(3) 陣地の構築

タイ国内の部隊の増強とともに、日本軍は新たな防衛の拠点としてバンコクの北東約100kmに位置するナコンナーヨックに複郭陣地を建設する

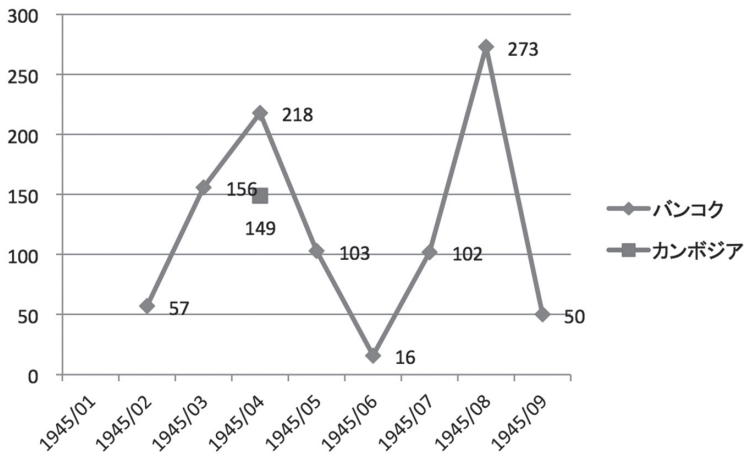
ことにした。この場所はチャオプラヤー川流域の中部とメコン川流域の東北部を隔てるドンパヤーイェン山脈の南麓に位置し、平坦なデルタ地帯から山地へと入る場所であった。1944年末からこのナコーンナーヨックの陣地建設は始まり、日本軍の新たな要衝として機能することになった。

中村司令官によると、彼が泰国駐屯軍司令官として着任してから、タイの機能を、①ビルマやインドへの進行する際の兵站基地、②南方軍の兵站基盤、③南方軍の戦況が不利になった際の防衛拠点、の3点から検討し、①については泰緬鉄道沿線のバーンポーン、カーンチャナブリーに、②についてはバンコク南東部（プラカノン周辺）に、③についてはバンコクとナコーンナーヨック北方山地を要衝・要害と認めたという¹³。彼の回想によると、ナコーンナーヨックの戦略的重要性を認識したのは着任後間もなくであり、1943年4月にバタンバンまでの視察を行った際にナコーンナーヨックに立ち寄り、地図で確認した通りタイの国防上重要な場所であることを認識し、バンコクに戻ってからタイ側の高級幹部に将来日本軍が使用する可能性があるので一帯を保全しておくよう求めたという¹⁴。

ナコーンナーヨックの陣地構築には、当初スマトラからタイに転進してきた第4師団が用いられた。上述のように、スマトラからの転進には長期間を要したことから、第4師団の部隊の一部はナコーンナーヨックに一旦集結して北部への更なる転進の準備をしていた。この間ナコーンナーヨックの陣地構築にも参加し、歩兵第61連隊と野砲兵連隊の主力はそのままナコーンナーヨックに残り、ナコーンナーヨックの陣地構築兼予備兵力として機能していた〔防衛研修所戦史室 1969: 686-687〕。陣地構築の作業は、対戦車壕の建設、交通通信の整備、地下の石油弾薬集積所の建設、兵舎の建設の順とし、必要な糧秣は水運を利用してプラーチンブリーに集めたという¹⁵。

ナコーンナーヨックの最寄駅のプラーチンブリーでは、1945年に入ってから軍事輸送が到着するようになっていた。図10は1945年の同駅着の軍事輸送量を示したものである。これを見ると、1945年2月から輸送が発

図10 プラーチンブリー着軍事輸送車両数の推移（第4期）（単位：両）

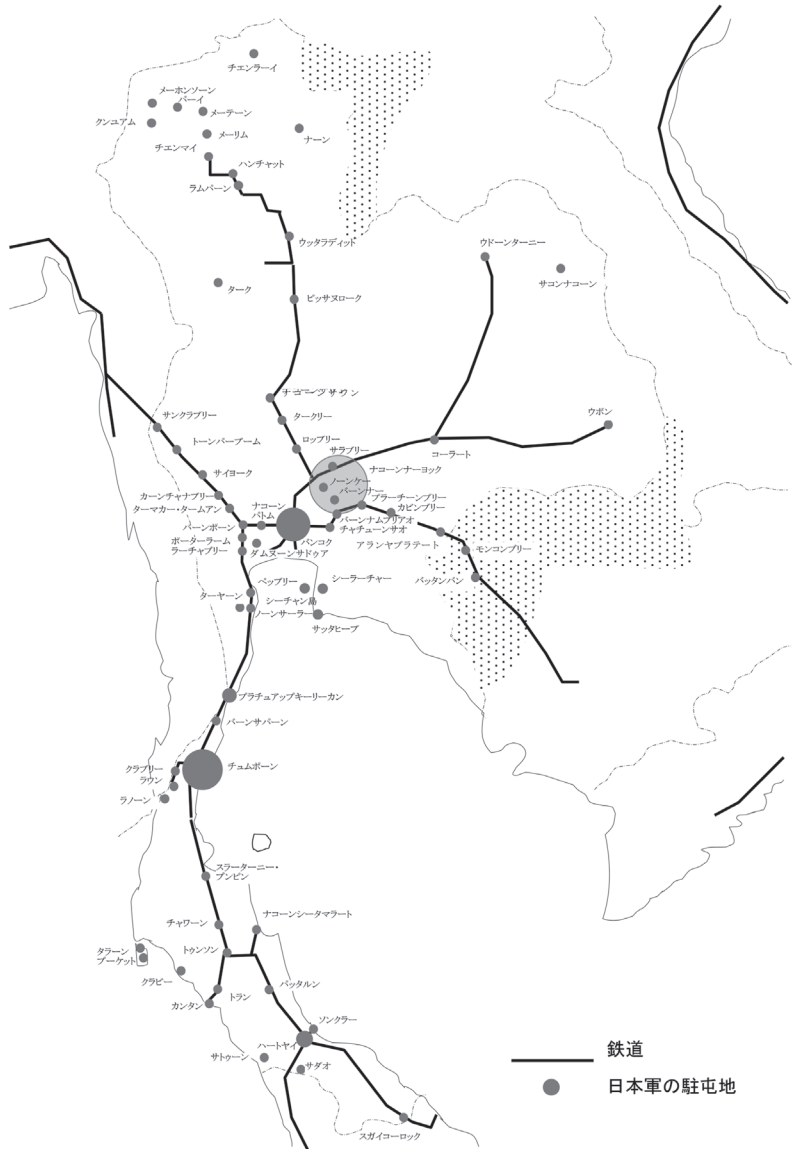


出所：NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/27、NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 7より筆者作成

生し、1945年4月にバンコク、カンボジア発を合わせて過去最高の約370両に達していたことが分かる。その後一旦到着量は激減するが、8月には再び増加して273両となっていた。発地はバンコクが圧倒的に多く、4月以外にはカンボジア発の輸送は存在していなかった。バンコク発の輸送は新港発が多くなっており、ナコーンナーヨックの陣地に保管する石油や弾薬が新港にある兵站の倉庫から運ばれていたものと思われる。

ナコーンナーヨックでの陣地の建設の結果、ナコーンナーヨックはタイ国内で最も多くの日本兵が集まる場所となっていた。図11は1945年3月の時点での日本軍の駐屯状況を示したものである。これを見ると、ナコーンナーヨックの日本兵の数が最も多くなっていたことが分かる。タイ側の記録によると、1945年4月24日時点のナコーンナーヨックの日本兵の数は計1万1,337人とタイ国内で最も多く、次いでチュムポーンの7,260人、バンコクの5,749人となっていた¹⁶。この時点では泰緬鉄道沿線の日本兵の数は少なく、日本兵がこの3ヶ所に集中していたことが分かる。また、ナコーンナーヨックの周辺にも日本軍の駐屯地が存在しており、これはプラー

図 11 日本軍の駐屯状況 (1945年4月)



出所 : NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20 より筆者作成

チンブリーからナコンナーヨックを経てサラブリーに至る一帯に日本軍が一大拠点を築こうとしていたためであった。

中でもサラブリーでは、日本軍が市街地の南側に連なるカオプラプッタチャーイ山やカオポーレン山、また市内の発電所のあるサパーンダムに駐屯しており、徐々にその勢力を拡大させていた¹⁷。サラブリーの日本軍は主に東北部から入ってきたようであり、5月にはウボンとウドンターニーから約3大隊分の部隊がサラブリーに到着し、各地に駐屯していた¹⁸。また、サラブリーには連合軍の捕虜もあり、1945年5月末の時点で約700人の捕虜がカオプラプッタチャーイにいた。その数はさらに増えたようであり、日本側はサラブリーの捕虜は6月末までに計2,500人になると通告していた¹⁹。サラブリーにはタイ軍の駐屯地もあったことからタイ側は日本軍の駐屯には反対であったが、結局日本側の要請に押し切られて日本軍の存在感が高まっていった。ただし、サラブリー飛行場の使用についてはタイ側が強固に反対し、結局日本側は使用を諦めていた²⁰。

(4) 明号作戦

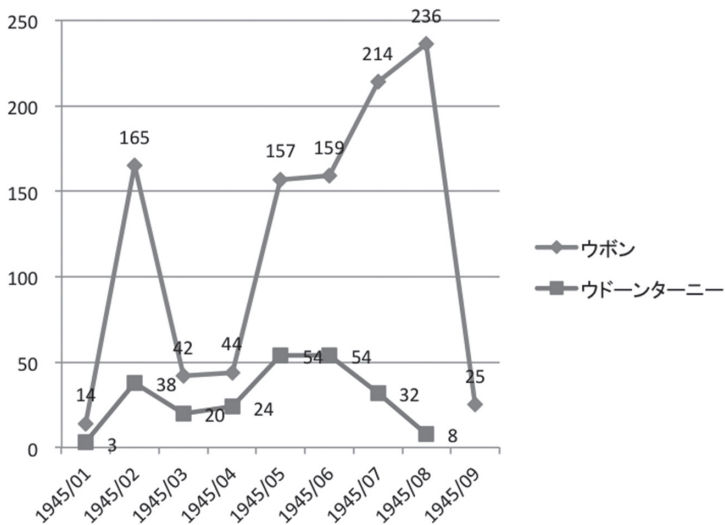
飛行場の整備が始まった1944年から若干の日本兵が東北部にも駐屯を開始していたが、その数が大きく増加するのは1945年に入ってからであった。その最初の契機が明号作戦であった。

仏印はタイと同じく独立国の扱いであり、他地域と同じように日本軍が軍政を施行するのではなく、元の植民地政庁がそのまま行政を担当していた[立川 2000: 147-148]。日本の仏印に対する基本姿勢は「静謐保持」であり、日本軍の活動が保障される限り、わざわざ軍政を施行する必要はなかったのである。しかし、ヨーロッパで連合軍がノルマンディー上陸を果たして1944年9月にド・ゴールの臨時共和国政府が樹立されると、日本との協力を推進してきたヴィシー政権は事実上消滅してしまった。そして、日本軍がフィリピンを失ったことで仏印も後方から前線となり、1944年11月には印度支那駐屯軍が泰国駐屯軍に先立って野戦軍の性格を持つ第38軍に

改編された [Ibid.: 158-159]。さらに、翌年に入ると連合軍の仏印上陸の可能性がさらに高まり、その際に仏印が日本に反旗を翻す可能性も出てきたことから、最終的に日本軍は仏印政府の武力打倒も念頭に置いた明号作戦を実行することに決めたのである [防衛研修所戦史室 1969: 583-591]。

この明号作戦の際に、仏印の主要都市を制圧するための部隊を各地に配置することになったが、ラオスのメコン川沿いの町についてはタイから部隊を急襲させて制圧することになり、そのための部隊が東北部のウドンターニーとウボンに派遣された。東北部に派遣されたのはスマトラからタイに転進してきた第4師団の歩兵第8連隊の一部であり、第3大隊がウドンターニーへ、第1大隊がウボンに派遣された [Ibid.: 610-620]²¹。この部隊輸送は図12にも表れており、1945年2月にウボン着の軍事輸送が急増して165両に達していたことから分かる。一方、ウドンターニー着の輸送も増えたものの、2月でも38両とウボン着に比べればかなり少なくなっ

図12 ウボン・ウドンターニー着軍事輸送車両数の推移 (第4期) (単位：両)



注：始発駅の発車日を基準としている。 出所：図10に同じ、より筆者作成

ていた。ただし、このウボンへの輸送の急増は飛行場建設のための輸送も関係していると思われ、2月18日には飛行場整備の労働力として使用されたとされる捕虜400人が列車でウボンに到着していた²²。

1945年3月9日の夜に仏印総督と日本側が外交交渉を行い、日本側の要求を受け入れるかどうか確認した上で攻撃を行うかを決めることになっていたが、結局交渉が行われる前にハノイで戦闘が始まったとの情報が入り、日本軍は日本時間の22時21分に攻撃命令を各部隊に出した [Ibid.: 622-624]。これを受けて、ウドンターニーとウボンの部隊も仏印を目指して進軍を開始した。ウドンターニーの歩兵第8連隊第3大隊は深夜1時頃に自動車40台でノンカーイに到着し、船で一晩中かかって対岸に自動車ごと移動した²³。その後ビエンチャンの仏印軍を攻撃し、10日夜までにビエンチャンを占領した [Ibid.: 631]。ビエンチャンを攻撃する日本軍はこの部隊のみであり、その後ルアンプラバーンを目指して進んでいった²⁴。

一方、ウボンの歩兵第8連隊第1大隊はパークセーを目指して3月9日の昼間から移動を開始していた。パークセーの対岸のムアンカオには15時半に日本兵10人が自動車でウボンから到着し、部隊を輸送するための船13隻の調達をポイントン準郡に求めた²⁵。その後計6台の自動車が17時半までに到着し、最終的な兵力は250人となった。彼らはメコン川を渡って仏印側に入り、20時頃から対岸で銃声が聞こえ始めたという²⁶。パークセーでの戦闘は翌日夕方までに収まり、日本軍がパークセーを完全に制圧した。

この明号作戦については、情報が漏洩することを恐れてタイ側には直前まで伏せておくようにと中村司令官は命じられていた。このため、彼は3月9日の夜にクアン首相と会見し、日本軍が予定通りに明号作戦を開始すれば日本軍と仏印軍の間に衝突が発生し、敗残兵が国境を越えてタイ側に流れてくる可能性があることを伝えた [Ibid.: 648-649]。タイ側では直ちに国境に接する各県に対して電報を打ち、もし仏印兵が国境を越えて入ってきたら武装解除し、捕虜と同様に扱うこと、仏印へ進軍する日本兵に対して宿舎、食料、輸送の支援を行うこと、フランス保護民の状況を監視す

ることなどを命じた²⁷。このため、明号作戦に伴う大きな混乱は見られず、タイの情勢は平穏であった。

ただし、タイと同じように主権が認められていた仏印政府が倒されたことは、タイ政府にとっては少なからぬ衝撃を与えたはずである。日本軍の中には仏印とともにタイも武力処理をすべきであるとの声も存在し、そのような噂がタイ側にも伝わってきて不安を高めていたという²⁸。

4. 日本軍の全面展開

(1) ビルマからの撤退

1944年7月のインパール作戦の中止後も日本軍のビルマでの劣勢は続き、日本軍の支配域は北から南へと徐々に後退を続けていた。そして1945年1月からのイラワジ会戦に敗退して2月末に拠点のメイクティラを英印軍に占領されると、日本軍の後退はさらに加速し、3月20日にマンダレーが陥落した。さらに、4月末にはランゲーンの緬甸方面軍司令部がモールメインへと後退を開始し、5月2日にはついにランゲーンも陥落した〔太田 1967: 478-479〕。このような状況下で、ビルマからタイへ退却してくる日本兵が急速に増加し、タイ国内の日本兵の数はさらに拡大することになった。

ビルマからタイへの退却ルートとして用いられたのは、泰緬鉄道とチェンマイ～タウンゲー間道路であった。泰緬鉄道は当初ビルマへ進軍する部隊やビルマへの補給物資の輸送が主目的であり、石油空缶の返送以外にはビルマからタイへの輸送はほとんど存在しなかったはずである〔柿崎 2013: 23-25〕。ところが、1945年に入るとこの鉄道を使ってビルマからタイへ逃れてくる部隊が増加するようになった。最初にこのルートでビルマからタイへ向かったのは第2師団であった。この師団はインパール作戦に伴ってフィリピンから転進し、泰緬鉄道経由でビルマに入っていたが、1945年1月中旬に南方軍はこの師団を仏印の第38軍の指揮下に入れた〔防

衛研修所戦史室 1969: 601]。これは上述した明号作戦に備えたものであり、ビルマ中部で戦闘中であったこの師団は、順次泰緬鉄道経由でプノンペンに向かった。2月中旬から下旬にかけて師団司令部や歩兵第29連隊がプノンペンに到着し、プノンペン付近に展開して明号作戦に備えていた [Ibid.: 618]。

第2師団が2月に泰緬鉄道を通じた後、鉄道部隊がビルマからタイへと多数流入してきた。ビルマ北部のミッチーナ線やラーショー線の運行を担当していた鉄道第7連隊が1945年2月に仏印への転進を命じられ、明号作戦に参加した [吉田編 1983: 16-17]。4月下旬からこの部隊はタイの東線の保守を命じられ、終戦までタイ国内に駐屯していた²⁹。その後、やはりミッチーナ線などビルマ北部の鉄道運営に従事していた第5特設鉄道隊も鉄道第7連隊の後を追うようにして5月にビルマから泰緬鉄道経由でタイに入ってきた [小島・西村編 1956: 143]。この部隊の一部はタイの南線の運行を担うべく設立された中部泰緬鉄道管理隊に配属され、南線のトンブリー～プラチュアアップキーリーカン間の駅務や列車運行を担当することになった。また、一部の部隊はさらに南下してマラヤの鉄道運営に従事しており、例えば配下にあった第8特設鉄道工務隊は4月末にラングーンを撤退し、7月に司令部がタイピンに到着していた [柳井編 1962: 19]。

最後にタイに逃れてきた鉄道隊は鉄道第5連隊で、この部隊もビルマ北部から徐々に南下してきて1945年4月からマルタバン線の運行を担当し、その後7月にタイに入って南線のペップリーに司令部を設置した [大崎編 1978: 561]³⁰。このように、ビルマの鉄道運営を担っていた鉄道部隊は、1945年に入って相次いでビルマからタイに移動し、主にタイの鉄道の運営や保守を担うことになった。ただし、実際にはタイ側の抵抗で日本軍が主体的に鉄道の運行を担うことは困難であった。

1945年4月から相次いで鉄道部隊がタイに入ってきたが、6月以降は再び戦闘部隊の流入が顕著となった。各地での戦況の悪化に伴い、南方軍はインドシナ半島とシンガポール付近に兵力を集結して抗戦体制を固めよう

と考え、敗退が濃厚なビルマ戦線からも兵力の移動を行うことにした。このため、まず5月下旬に第15軍と第55師団の司令部の移動を命じ、前者はタイに、後者はインドシナに転出させることにした [防衛研修所戦史室 1969: 333]。第15軍は開戦時に仏印から陸路でバンコクに入ってきた部隊を統率していた司令部であり、その後ビルマ攻略作戦を指揮してメーソート経由でビルマへと進軍していった。この時点で第15軍の司令部はビルマのサルウィン川西岸のケマピュー付近にあり、ここからモールメインに出た上で、泰緬鉄道経由で7月4日バンコクに到着し、その先は鉄道でラムパーンに向かっていた [Ibid.: 335-336]。この部隊はラムパーンを拠点に、既に到着していた第4師団を指揮して北部からシャン州にかけての防衛に就いた。

一方、第55師団も開戦時のビルマ攻略作戦の際に、第15軍の指揮下で同司令部と同じく陸路で仏印からバンコクに入った部隊であり、同様のルートでタイからビルマに進軍していった。この部隊の司令部も同じくケマピューに位置しており、第15軍司令部と同じルートでモールメインに入り、泰緬鉄道経由で7月23日にバンコクに到着した [Ibid.: 336]。その後師団司令部は7月末にプノンペンへと移動し、そこで終戦を迎えていた。

これらの部隊に続き、第15師団が同じルートでタイに入ってきた。この師団はインパール作戦に参加するためにチエンマイ～タウングー間道路の整備を行い、その後ラムパーンから北上してビルマに向かった部隊であった。1945年6月中旬にケマピュー付近から約6,360人の兵員が6つの梯団に分かれてモールメインに向かい、8月上旬にカーンチャナブリー、バーンポーン付近に到着した [Ibid.: 341-342]³¹。この師団の中で最もタイへの到着が遅かったのは歩兵第51連隊であり、8月15日に泰緬鉄道のワンポーに到着したところで終戦となった [歩兵五十一聯隊史編集委員会編 1970: 7]。

最後に泰緬鉄道経由でタイに入ってきたのは第33師団であった。この師団は開戦後にビルマ進攻作戦のためバンコクに上陸してからメーソート経由でビルマを目指した部隊であり、1945年5月頃にモールメインに到着し、

テナセリム地区の警備を担当していた [防衛研修所戦史室 1969: 706]。その後、8月に入ってからタイへの移動が命じられ、8月13日からナコンパトムへ向けて移動を開始した。このため、泰緬鉄道を移動中に終戦を迎えた部隊が多く、歩兵第215連隊第3中隊のように終戦後の8月17日にタンビューザヤツを出発してナコンパトムに到着する部隊も存在した [第三中隊戦記編纂委員会 1979]。

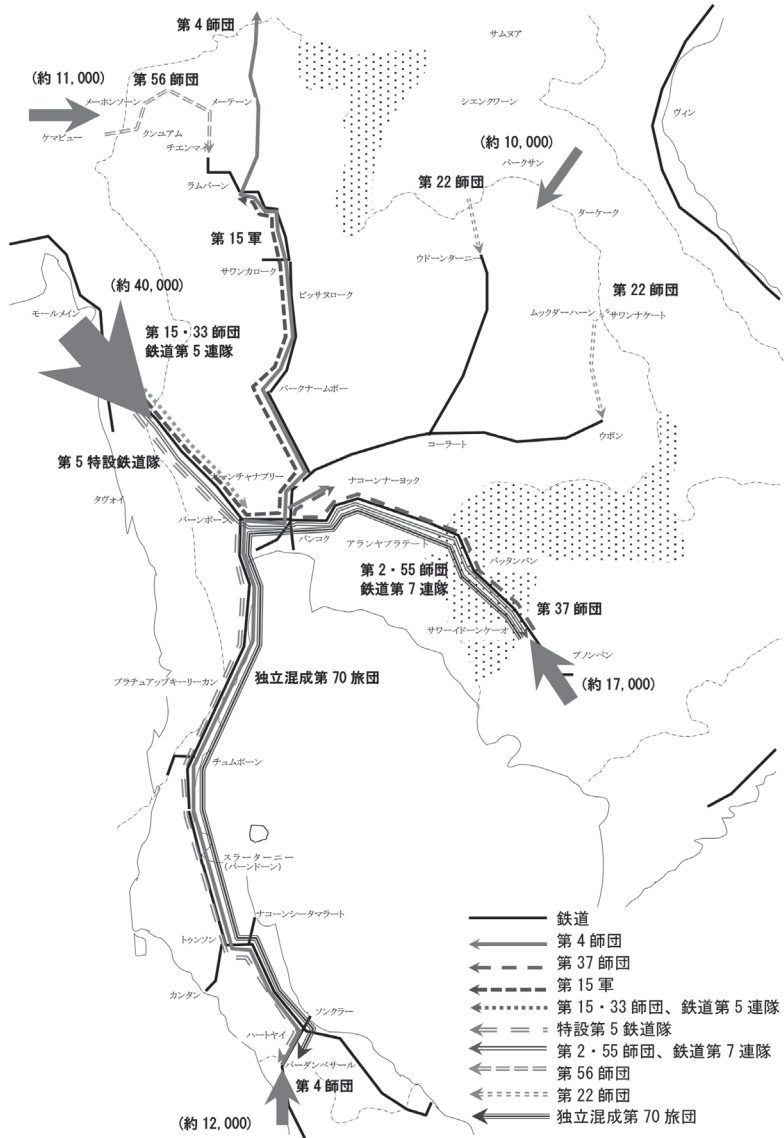
このように、ビルマの戦況悪化とともに、数多くの部隊が泰緬鉄道経由でビルマからタイへと逃れてきたのであった。図13のように、その数はおよそ4万人と見積もられ、うち3万人程度がタイで終戦を迎えていたのである³²。

(2) 敗退兵の流入

泰緬鉄道がビルマからタイへの主要な撤退ルートであったが、1943年に入ってから泰緬鉄道の補完ルートとして整備が進められたチエンマイ〜タウンゲー間道路も重要な役割を果たしていた。既に見たように、第15師団がビルマへの進軍途中にこの道路の建設を進めたが、工事が難航して迅速なビルマへの進軍が難しくなったことから、この師団は途中で建設を中止してラムバーン〜ターコー間道路経由でビルマを目指した。その後、道路整備は別の部隊が引き継ぎ、1944年5月までにおおむね工事は完了していたという。ただし、実際の道路の状況は決して満足のいくものではなく、おそらく1945年初めころのタイ側の資料によると、チエンマイからパーイの少し先のナムリン（メーテー起点142km）までは乾季のみ自動車の通行が可能で、チエンマイ〜パーイ間は9〜11時間で走破可能であったが、その先は自動車の通行は難しく、パーイ〜メーホンソン間は徒歩か馬で6日かかるような状況であった³³。

このチエンマイ〜タウンゲー間道路経由でタイに入ってきた主要な部隊は第56師団であった。この師団はシャン州のラーショー、シポー方面で中国軍の攻撃を阻止していたが、その後徐々に後退し、1945年5月にはタウ

図 13 日本軍の移動状況 (1945年)



出所：防衛研修所戦史室[1969]：600-706より筆者作成

ンジー、カロー方面まで南下した〔防衛研修所戦史室 1969: 252-254〕。このタウンジー付近は高原のため保養に適していたことから、傷病兵のための病院が開設されており、患者数は約6,000人であった〔Ibid.: 257-258〕。このため、第56師団は彼らをケマピューまで先に退却させ、その後を追ってロイコー付近まで南下して、敵のタイ方面への進軍を阻止しようとしていた。そして、8月に入ってこの師団は後述する第18方面軍（元第39軍）の指揮下に編入され、チエンマイに移動するよう命じられた〔Ibid.: 420-421〕。このため、師団の主力部隊がまだタイに入る前に終戦となった。

第56師団は最終的にチエンマイに結集するために終戦後も移動を続けていたが、このルートで先に入ってきたのは上述した傷病兵であった。彼らはケマピューまで退却してきた後、サルウィン川を越えてチエンマイ〜タウンゲー間道路経由でチエンマイを目指した。上述のようにこの道路には自動車が通行できない区間があり、傷病兵は皆歩いてチエンマイを目指すはかばかではなかった。例えば、第53師団歩兵第128連隊通信中隊の渡辺信雄は、1945年2月末にメイクティラで負傷した後、徒歩でカロー、ロイコーを経由してケマピューに至り、最終的に8月に入ってからチエンマイに到着していた〔加藤編 1980: 695-699〕。このチエンマイ〜タウンゲー間道路の両側には力尽きて倒れ死んでいる兵が多数おり、さながら白骨街道のようであったという。彼らのためにクンユアムからチエンマイの間には病院や療養所が何ヶ所も設置されていたものの、途中で行き倒れとなる兵も多数いたのである³⁴。

第56師団の主力部隊はまだタイ国内に入っていなかったことから、終戦時にはケマピューにいた兵がかなり存在した。1945年8月25日時点の状況を見ると、第56師団及びこの師団とともにチエンマイを目指した部隊の兵のうち、ケマピューにいた人数が7,319人と最も多く、次いでクンユアムの4,893人、メーホンソーンの1,210人、パーイの383人となっていた³⁵。実際には部隊を離れて移動していた兵も少なからず存在したであろうから、この数値はあくまでも目安でしかないが、チエンマイから離れるほど人数

が多くなっていたことから、このチェンマイ～タウンゲー間道路での兵の移動のピークは終戦後のこととなっていたことがこの数値からも分かる。図13のように、最終的にチェンマイに到着したのはおよそ1万1,000人であった。

この道路も人家の少ない山間部を通過することから、大量の日本兵が通過することで食糧不足が深刻となっていた。1945年7月には、メーホンソーンでの食料が不足しているため、タイ側は日本側に対してチェンマイから食料を輸送するよう求めており、県の予算も限度があるので金を持っていない日本兵への食料を無償で提供するのには難しいと伝えていた³⁶。これに対し、日本側はビルマから入ってくる日本兵に支給するための金を現地に送ったと回答していたが、今度は金を得た日本兵がメーホンソーンの食料を買い漁ったため、インフレが発生して住民が困窮しているとタイ側から苦情が伝えられていた³⁷。

(3) インドシナからの部隊流入

ビルマから撤退してきた兵がタイに多数入ってきた一方で、インドシナからも2つの師団が入ってきた。これらの師団は第37師団と第22師団で、どちらもタイの防衛力の増強を目的に送り込まれてきたものであった。

第37師団は明号作戦の際にはベトナム北部に展開しており、紅河以東の処理を担当していた [防衛研修所戦史室 1969: 608]。その後、1945年5月初めにこの師団はバンコクへの移動を命じられ、5月中旬から鉄道でサイゴンに向かい、プノンペン経由でタイに入ってきた [藤田 1980: 546-547]。この時はまだこの師団をビルマ方面に派遣するかマラヤに派遣するか決まっておらず、当面バンコクまで進めることになっていた。師団長の佐藤賢了中將はタイに立て籠もって持久戦に備えるべきであると主張し、中村司令官もこの部隊をタイにとどめておくよう南方軍に対して要請した [防衛研修所戦史室 1969: 691-692]。その結果、第37師団はタイに到着後ナコーンナーヨックの陣地に集結し、北部へ移動する第4師団から引き継い

だ複郭陣地の構築作業を担うことになった。この師団の先頭集団であった歩兵第227連隊主力は6月21日にバンコクに到着し、その先は船でナコンナーヨックに向かい、6月末から陣地の構築作業を開始した〔藤田 1980: 564-566〕。しかし、ベトナム北部からサイゴン、プノンペン経由での部隊の移動には時間がかかり、ナコンナーヨックの陣地構築に参加したのは結局この連隊のみであった。

この第37師団とほぼ同時にインドシナからマラヤへ移動したのが独立混成第70旅団であった。この部隊は1944年9月に編成され、仏印南部の防衛にあたっていた〔防衛研修所戦史室 1969: 560-561〕。この部隊も明号作戦に参加し、その後も作戦を継続していたが、第37師団と同じ時期にマラヤへの移転を命じられた。仏印南部の警備はビルマから移動してきた第2師団に任せ、この部隊も5月からマラヤへの移動を開始し、6月22日からマラヤ中部の警備を担当した³⁸。スマトラから北上してきた第4師団と同じく、この部隊の移動も鉄道寸断のため容易には進まず、旅団の移転が完了したのは7月末のことであった。なお、この旅団の兵力は約6,000人であり、第37師団の約1万1,000人と合わせて1万7,000人がカンボジアからタイに入ってきたことになる³⁹。

その後、1945年7月に入って南方軍は第37師団をマラヤに派遣してマレー半島の警備にあたらせることに決め、雨季明けまでにチュムボン以南まで進軍することを命じた⁴⁰。このため、師団はナコンナーヨックからバンコクに移動し、8月中旬からマラヤに移動することになった。しかし、マラヤへの輸送ルートである南線は相変わらず寸断された状況であり、結局マラヤに入って第29軍司令官の指揮下に入ったのは歩兵1連隊のみであり、残りは大半がタイ国内で終戦を迎えていた〔藤田 1980: 588-289〕⁴¹。なお、終戦直前の8月12日に、南方軍はポツダム宣言受諾に伴うタイの動揺を防止するために、タイ国内にとどまっている第37師団の部隊を再び第18方面軍司令官の指揮下に入れ、タイに残留するよう命じていた⁴²。

一方、第22師団はラオスからメコン川を越えてタイに入ってきた。この

師団は明号作戦のために1944年1月に中国南部から仏印北部へ移動し、仏印と中国の国境警備を行うよう命じられた [防衛研修所戦史室 1969: 600-601]。明号作戦の際には中越国境のドンダンを攻撃し、その後タイへと移動していった第37師団が担っていた北部仏印の警備を引き継ぎ、師団司令部をランソンに置いた [Ibid.: 639]。また、師団の歩兵第85連隊主力、工兵第22連隊、第22師団防疫給水部はインドシナの第38軍司令官の直轄部隊となり、ベトナムのモックチャウからラオスのサムヌア、シエンクワーンを経てメコン河畔のパークサンに至る作戦道路の開拓を命じられた [Ibid.: 640-642]。この道路は急峻な山岳地帯を抜けるルートであったが、タイとベトナムを結ぶ重要なルートと認識されたのである。

その後、1945年6月下旬に師団はインドシナ北部を警備中の一部の部隊を除いてバンコクに転進することを命じられ、7月上旬から移動を開始した [Ibid.: 672]。ラオスで道路整備に従事していた歩兵第85連隊の第1大隊は同じ時期にウドンターニーの警備を命じられ、パークサンからビエンチャン経由でウドンターニーに向かっていた⁴³。道路工事を行っていた残りの部隊はパークサンからメコン川を下ってムックダーハーンに集結するよう命じられ、ムックダーハーンに到着したところで終戦となった。一方、ベトナム北部にいた残りの部隊はヴィンからターケーク経由でサワンナケートに向かうよう命じられ、サワンナケートで終戦を迎えた⁴⁴。このため、終戦時にバンコクに到着していたのは師団司令部と歩兵1中隊のみであり、部隊の多くはメコン川流域で終戦を迎えたのである [Ibid.: 672-673]。ウドンターニーに駐屯していた部隊以外は最終的にウボンへの集結を命じられ、その数は約1万人であった。

日本軍がラオス経由で部隊をタイに派遣してきたのは、東北部で存在が疑われていた秘密飛行場の襲撃のためでもあった。日本軍はサコンナコーンの南西約50kmの地点に秘密飛行場があることを確認し、これを急襲するために第22師団の一部の部隊をターケークから南西に進ませてサコンナコーンに送り、一方バンコク周辺で警備を行っていた歩兵第61連隊の1大

隊をウボンに送る計画を立てたのである [Ibid.: 692-693]。このため、サコンナコーンには7月11日に日本兵約100人がターケーから到着し、市内に駐屯を開始していた⁴⁵。7月末の時点で日本側はターク、サワンカロク、コーンケー、コーラート、ウボンの計5ヶ所に秘密飛行場があるのではないかと疑っており、タイ側に対して共同で掃討作戦を行うことを提案していた⁴⁶。ただし、実際には日本側が急襲計画を実行することなく終戦となった。

(4) 第18方面軍の編成

1945年4月にラングーンが陥落後、南方軍は緬甸方面軍を解体してタイの第39軍を方面軍に昇格させることを大本営に提案し、1945年7月15日に第39軍の第18方面軍への改編が命じられた [Ibid.: 662-663]。方面軍は通常の軍よりも高い位のものであり、ビルマから移ってきた第15軍もこの指揮下に置かれることになった。この第18方面軍の新設の際には上述した師団がすべて指揮下に置かれたわけではなく、第18方面軍に直属する師団は第15師団のみであり、他に第15軍の指揮下に第4、56師団が置かれたのみであった。

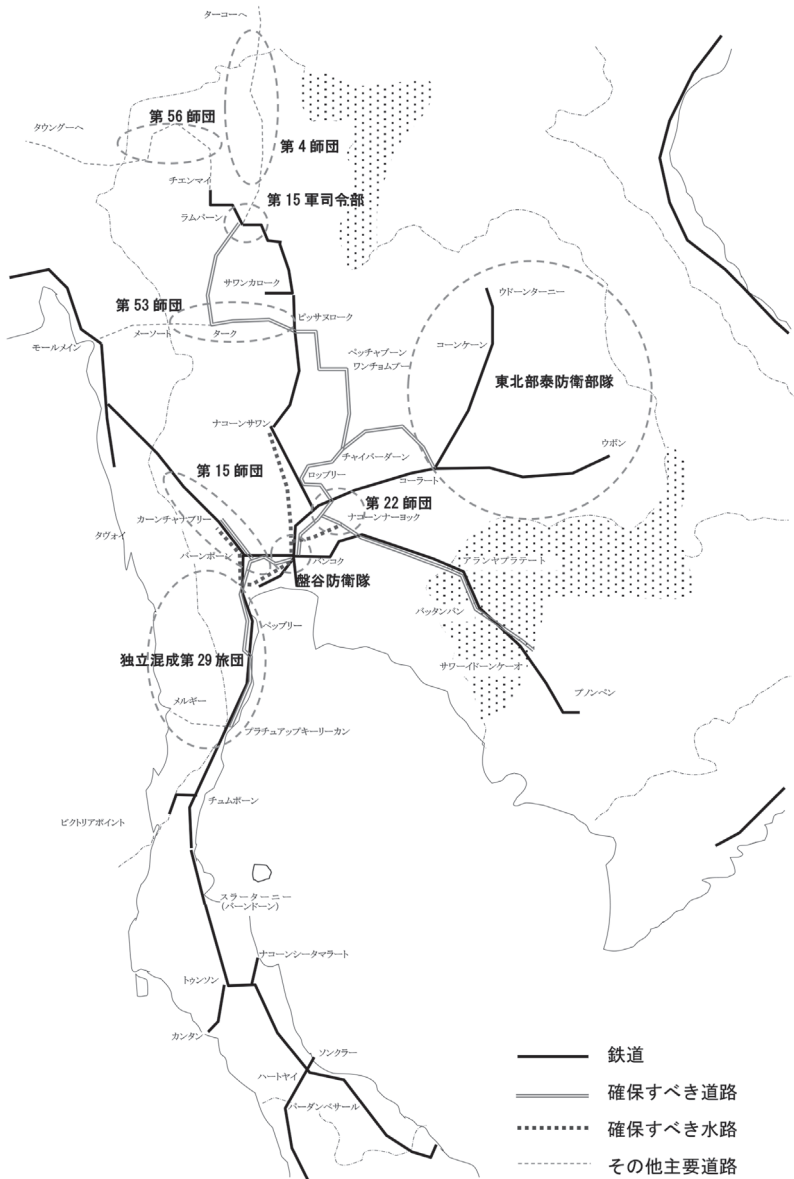
しかし、実際にはタイに向かっていた部隊は最終的に第18方面軍の配下に置かれることを前提に移動しており、8月に入って残る師団が第18方面軍の戦闘序列に加えられた。8月4日にはインドシナからタイに向かっていた第22師団が加わり、6日にはビルマのテナセリム地区にいた第33師団も配下に置かれた [Ibid.: 697, 706]。最後に、マラヤへの転進を命じられながら大半がタイ国内にとどまっていた第37師団も、8月12日に第18方面軍の指揮下に追加された⁴⁷。これによって、ビルマやインドシナからタイに入ってきた師団は最終的にすべて終戦までに第18方面軍の指揮下に置かれたのである。なお、8月8日にはビルマのシタン川東岸で南下をしていた第54師団も第18方面軍の指揮下に入ったが、結局ビルマ国内で終戦を迎えていた [Ibid.: 698, 706]。

第18方面軍はタイが前線となることを想定し、部隊を各地に配置してタイの防衛を行うことを計画した。図14は第18方面軍の作戦計画を示したものである。バンコクには第7野戦補充隊を北部から転属させて盤谷防衛隊を組織し、バンコク市内の日本軍駐屯地の防衛を行うこととした〔田村1988: 33-39〕⁴⁸。ナコーンナーヨック、サラブリー付近には予備兵団として仏印から入ってくる第22師団と第4師団の一部部隊を用い、北部では第15軍の下で第4師団がラムパーン～ターコー間道路方面、第56師団がチェンマイ～タウンゲー間道路方面を防衛し、拠点をラムパーンとした〔防衛研修所戦史室1969: 699〕。泰緬鉄道沿いはビルマから移動してくる第15師団が防衛し、テナセリム方面は独立混成第29旅団の担当とした。

東北部では東北部泰防衛部隊として第22師団の歩兵1連隊、砲兵1大隊を基幹とする部隊を設置し、コーラート、ウドンターニー、ウボンに駐屯して飛行場や鉄道の警備と秘密飛行場の撲滅を図ることになっていた〔Ibid.: 699-700〕。また、第18方面軍には最終的に配備されなかったが、シッタナ川下流にあった第53師団をモールメインからメーソート経由でピッサヌロークに集結させ、このルートの警備を行わせることも計画していた〔Ibid.: 700〕。想定されるビルマからの進軍ルートとバンコク、ナコーンナーヨックという2つの要衝に重点を置いたこの作戦計画は、タイを守るための日本軍の最後の作戦であった。

この計画では、確保すべき交通路として図に示した道路と水路を挙げていた。道路はバンコクからラムパーン、コーラート、カンボジア、カーンチャナブリー、プラチュアアップキーリーカンを結ぶルートが、水路はバンコクからナコーンサワン、ナコーンナーヨック、カーンチャナブリーを結ぶルートが含まれていた。これらの道路や水路が盛り込まれていたのは鉄道網が寸断されたからに他ならず、代替ルートを確保して何とかタイ国内の移動を行えるようにしようと考えていたことが分かる。中でもバンコクからラムパーンまでの道路は工事中の区間も用いた過酷なルートであり、上述のように第4師団の部隊が1ヶ月もかけて何とか走破した道路であった⁴⁹。

図14 第18方面軍の作戦計画(1945年7月)



出所：防衛研修所戦史室[1969]：698-702より筆者作成

5. 前線化するタイ

(1) 通過部隊の復活

第1期にはタイはマラヤやビルマへの通過地として機能しており、総計約10万人の兵がタイを経由してこれらの地域へと赴いていった。しかし、戦地への部隊の移動が一段落するとタイを通過する兵の数は大幅に減り、部隊の通過を支援する目的で駐屯していた部隊も一旦は撤退した。その後、第2期には泰緬鉄道を始めとする軍事鉄道や軍事道路の整備が始まったことから建設部隊の駐屯が出現し、タイは駐屯地としての機能を担い始めたのであった。

泰緬鉄道が開通したこともあって、第3期はタイが再び通過地としての機能を高めた時期でもあった。折しもビルマでのインパール作戦のために部隊や補給物資の輸送需要が高まっていたことから、この時期にはビルマへと通過する日本兵が増加していた。図1（「上」参照）で見たように、タイ側の記録から判別する限りでも計11万人程度の日本兵がビルマに向かっており、実際の数はこれよりさらに多かったものと思われる。泰緬鉄道経由が最も多かったが、クラ地峡経由も少なからず存在していた。ラムパーン～ターコー間道路経由は最も少なかったものの、それでも2万人近くの日本兵がビルマへと向かっていた。

この時期に通過した部隊は、すべてビルマを目指していた点が第1期と異なっていた。第1期にはマラヤとビルマを目指す部隊が存在しており、前者はカンボジアからバンコク経由で南線を下ってマラヤに至る部隊もあった。このため南線では下りの輸送が圧倒的に多く、南からバンコクへ向かう兵の数は非常に少なかった。ところが、この第3期にはマラヤからクラ地峡鉄道や泰緬鉄道を目指す上りの輸送が南線では中心となっており、全体としてはカンボジアかマラヤからタイを経由してビルマへと向かう輸送が中心となっていた。このため、とくに南線では日本兵が移動する方向が第1期の際とは異なっていたのであった。

このように日本軍が多数タイ国内を通過することは、日本兵とタイ人の間に再び対立が発生する危険性を高めた。1942年末のバーンポーン事件が泰国駐屯軍の設置の1つのきっかけであり、駐屯軍では日本兵の綱紀肅正を図るためにタイの文化や風習を紹介するパンフレットを作成して、タイに入ってくる日本兵に配っていた [柿崎 2014b: 69]。開戦時と同様に通過する日本兵はタイのことを知らない者がほとんどであり、他の占領地と同じような傍若無人な振る舞いが許されるものと思込んでいる兵が多かった。このため、彼らこそがまさにパンフレットの配布対象なのであり、移動する日本兵を護衛していたタイに駐屯中の日本兵も厳しく取り締まっていたようである。例えば、1944年8月にシンガポールから泰緬鉄道経由でビルマを目指した第49師団歩兵第168連隊の移動は、以下のような状況であった [沖浦編 1985: 67] ⁵⁰。

…どこかの駅で（多分タイ国であったかと思うが大きな町であった）停車時間を利用して飯盒すいはんをするよう命じられた。水は多分にあったが薪がないので、各小隊毎に付近の民家の板囲いをこわしていた。私たちも同様にしていたところに駐屯地の将校が巡察に来て、ひどく叱られた。ここは宣撫地であるからとの事だった。便所も無いので皆付近でやっていたので「通過部隊の態度の悪いのには困る」と文句タラタラ…。

実際にラノーンでの事件のような新参者の誤解による事件も発生していたが、泰国駐屯軍が通過する部隊とタイ人との間で不要な問題を引き起こさないよう注意を払っていたことがうかがわれる。

(2) 駐屯地の増加

第2期に建設していた軍事鉄道や軍事道路の完成に伴う建設部隊の移動に伴って、タイ国内に駐屯する日本兵の数は一旦減少していた。先の図4（「上」参照）の時点の日本兵の数は約3万1,000人であり、第2期末の時点

よりも1万人少なくなっていた。その後、南部に第94師団が駐屯を始めたことで日本兵の数は再び増加し、第3期末の1944年末には第2期末とほぼ同じ人数に戻っていた。

表6は1944年12月の日本軍の駐屯状況を推計したものである。この時期に行われた日本兵の人数に関する報告が存在しないことから、1944年8月から1945年3月の数値を用いている。これを見ると、タイ国内の日本兵の数は計4万2,321人となっており、第2期末の4万1,581人とほぼ同じ状況であったことが分かる。具体的な分布は、図15のようにチュムポーンとバーンポーンが日本兵の集中する2つの拠点になっていたことが分かる。チュムポーンはマラヤの第29軍の指揮下にある第94師団司令部が置かれていた場所であり、南部の日本軍の拠点であった。バーンポーンには独立混成第29旅団司令部の他、警備部隊も駐屯し、泰国駐屯軍の警備部隊の拠点となっていた。

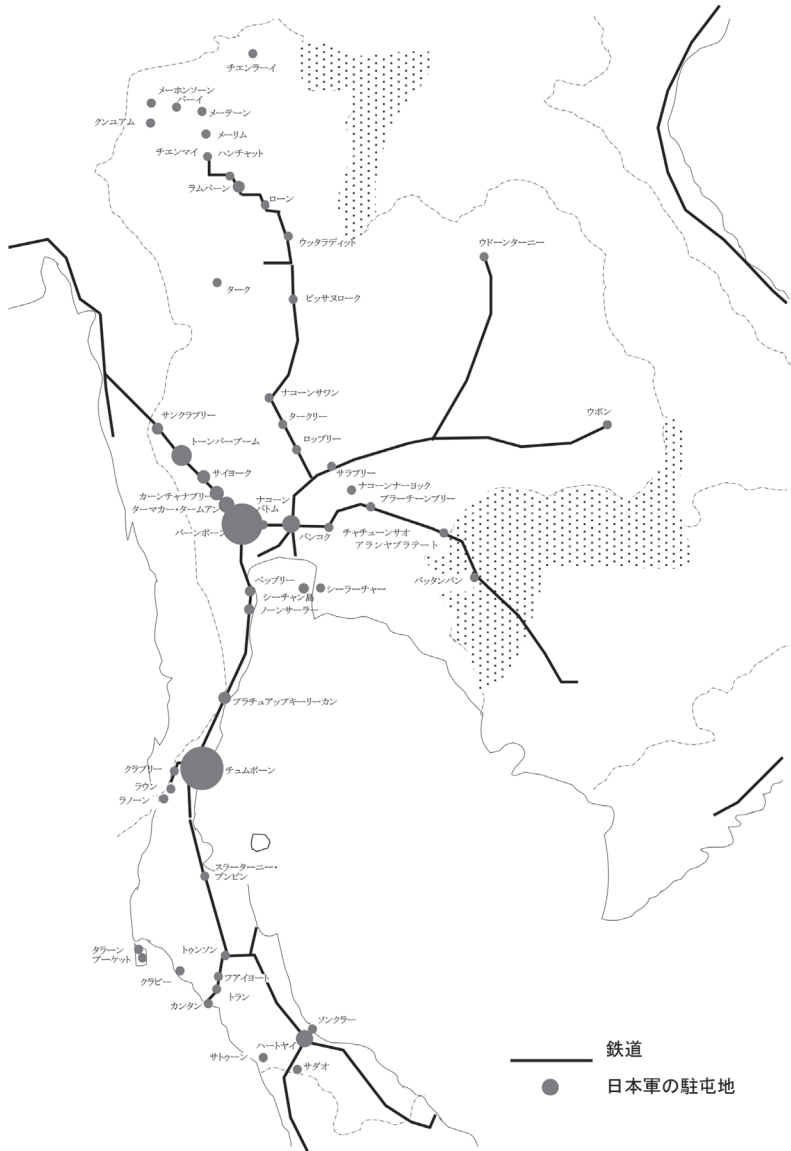
一方で、泰緬鉄道の建設が終了したことから泰緬鉄道沿線の兵の数は少なくなり、警備部隊が1大隊あった他は鉄道運営の部隊が中心であった。バンコクの兵の数も2,600人程度と少なくなっており、これはインパール作戦のための部隊の移動が終わり、移動中にバンコクに一時滞在する部隊が減ったためと思われる。また、第2期末に日本兵が集中していたチェンマイの日本兵も大幅に減少しており、これは道路建設を担っていた第15師団がビルマに移動したためであった。この時点ではラムパーンのほうが日本兵の数は多くなっており、北部の日本軍の拠点はラムパーンとなっていた。

人数では第2期末とさして変化のない第3期末の日本軍の駐屯状況ではあるが、駐屯箇所は明らかに増加していた。郡の数で数えた場合、第2期末には計29ヶ所であったが、第3期末には計55ヶ所とほぼ倍増していた⁵¹。すなわち、1カ所当たりの駐屯人数が減った一方で、駐屯地は第2期末よりも大幅に増えていたのである。柿崎[2014b]の図9と図15を比較すると、後者では北部や南部で駐屯箇所が増えており、東北部にも2ヶ所で駐屯地が出現している点が異なっていたことが分かる [柿崎 2014b: 85]。飛行場

表6 日本軍の駐屯状況(1944年12月) (単位:人)

県	郡	人数	主要部隊	備考	出所
チエンライ	チエンライ	8		1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
メーホンソーン	メーホンソーン	278	道路建設	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
	パーイ	114	道路建設	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
	ケンユアム	29	道路建設	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
チエンマイ	チエンマイ	850	第7野戦補充隊、航空	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
	メーテー	400	道路建設	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
	メーリム	250	道路建設	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
ラムバーン	ラムバーン	1,598	第7野戦補充隊、航空	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
	ハンチャット	N.A.	鉄道	1944年7月時点	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
プレー	ローン	21	警備(ヨム川橋梁)	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
ウッタラディット	ウッタラディット	17		1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
ピッサヌローク	ピッサヌローク	221	航空	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
ターク	ターク	510	航空	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
ウドンターニー	ウドンターニー	167	航空	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
ウボン	ウボン	17	航空	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
ナコーンサワン	ナコーンサワン	152	航空	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
	タークリ	N.A.	航空	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
ロップリー	ロップリー	50	航空	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
サラブリー	サラブリー	9		1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
バッタンバン	バッタンバン	62	警備、憲兵、鉄道、通信	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
チャチュンサオ	チャチュンサオ	5	鉄道、通信	1945年3月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 6/82
バンコク		2,660	第2野戦補充隊司令部、歩兵第162大隊、航空など	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
ブラーチェーンブリー	ブラーチェーンブリー	4	鉄道、通信	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
	アランヤプラテ	5	鉄道、通信	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
	ナコーンナーヨック	N.A.	障地構築	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
チョンブリー	シーラーチャー	8		1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
	シーチャン島	40	水運	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
カーンチャナブリー	バーンボーン	7,100	独立混成第29旅団司令部、独立歩兵第159大隊、旅団砲兵隊	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
	ターマカー	15		1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
	タムアン	2,300		1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
	カーンチャナブリー	2,069	独立歩兵第158大隊、	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
	サイヨーク	1,856	第4特設鉄道隊など	1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
	トーンパーブーム	3,200		1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
ナコーンパトナム	サンクラブリー	1,510		1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
	ナコーンパトナム	368		1944年8月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
ヘップブリー	ヘップブリー	N.A.	鉄道	1944年7月時点	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
	チャム	400	ノンサーラー飛行場建設	1945年3月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 6/82
ブラチュアアップ	ブラチュアアップ	1,677	独立歩兵第160大隊	1945年3月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 6/82
キーリーカン	キーリーカン				
チュムボーン	チュムボーン	7,496	第94師団司令部	1945年3月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 6/82
ラノーン	ラノーン				
	クラブリー	1,138	第258連隊第1大隊一部	1945年3月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 6/82
	ラウソ				
ナコーンシータマラット	トゥンソ	549	第256連隊第2大隊一部	1945年3月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 6/82
スラーターニー	スラーターニー	136	第258連隊第1大隊一部	1945年3月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 6/82
	ブンピン				
ソクラー	ソクラー				
	ハートヤイ	2,641	第257連隊第3大隊一部	1945年3月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 6/82
	サダオ				
トラン	トラン				
	カンタン	806	第256連隊司令部、第3大隊一部	1945年3月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 6/82
	ファイヨート	N.A.	鉄道	1944年7月時点	NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20
サトゥーン	サトゥーン	54	第256連隊第3大隊一部	1945年3月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 6/82
クラブビー	クラブビー	542		1945年3月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 6/82
ブーケット	ブーケット				
	タラー	989	第256連隊第2大隊主力	1945年3月の数値	NA Bo Ko. Sungsut 2. 6/82
計		42,321			

図15 日本軍の駐屯状況 (1944年12月)



出所：表6より筆者作成

や軍事道路の建設や警備部隊の増強がその主要な要因であり、タイ国内での日本軍の活動地域が確実に広がったことが理解される。

(3) 日本軍の流入

1945年に入ると連合軍の爆撃により各地で鉄道が遮断され、鉄道による軍事輸送は大きな打撃を受けていた。週平均の軍事輸送量こそ多くなっていたものの、鉄道網の寸断に伴って短距離の細切れ輸送が中心となっており、とくに各地で橋梁が破壊された南線でその傾向が強かった〔柿崎2010: 67-70〕。このため、バンコク～マラヤ間のような長距離輸送は、区間ごとに中継される分を含めても大幅に減っていた。

しかしながら、実際にはこの第4期にはタイに流入する日本兵が増加し、日本軍の移動は活発化していた。日本軍のビルマからの撤退に伴うビルマからタイへの部隊の移動が最も多く、約5万人の兵が泰緬鉄道やチエンマイ～タウングー間道路を經由してタイに入ってきた。インドシナからもカンボジアから約1.7万人、ラオスから約1万人の兵がタイに入り、マラヤからもやはり約1万人の兵がタイに流入してきた。中には終戦までに移動を完了しなかった部隊もあるものの、最終的に1945年中に周辺諸国からタイに入ってきた日本軍の兵力はざっと9万人弱であった。この中にはタイ国内に駐屯した部隊のみならず、タイを抜けて他国へと向かった兵もあり、ビルマからインドシナへ、あるいはインドシナからマラヤへと部隊が移動していた。

この時期の部隊の移動方向は多岐に及んでおり、南線や東線では上り、下りの双方の移動が見られたが、泰緬鉄道での移動は完全に上りのみ、すなわちビルマからタイへの輸送のみとなっていた。これまでタイ～ビルマ間での部隊の移動はひたすらタイからビルマへ向けて行われており、逆のビルマからタイへの部隊の移動は存在しなかった。これはビルマ戦線に投入される部隊が着実に増加する一方で、撤退する部隊が存在しなかったことによるものである。しかし、1945年に入るともはやビルマに新たに投入

される戦力は存在せず、ビルマからタイや仏印などに転用する部隊の撤収のみが行われていたのである。ビルマへの補給ルートとして整備された泰緬鉄道であったが、最後の役割はビルマからの撤退ルートとしての機能であった。チエンマイ～タウングー間道路も同じ状況であり、こちらは進軍ルートとして建設されたものの、実際には一度もその目的で利用されず、撤退ルートとしての機能が最初で最後の役割であった。

一方で、先の図13にはクラ地峡鉄道経由での日本軍の流入については示されていない。テナセリム地区との兵の移動の際にこのルートが用いられていた可能性もあり、クラ地峡鉄道でも毎日ビルマから兵がチュムポーンに輸送されていたとの報告もある⁵²。しかし、実際には日本軍は6月以降カオファーチャーからこの鉄道のレールの撤去を始めており、7月30日までにカオファーチャー～クラブリー間30kmのレールはほぼ撤去されていた⁵³。これらのレールはチュムポーンに運ばれ、南線のパティウ～スラターニー間で空襲を避けるための引込線の整備に使われていた⁵⁴。終戦までクラ地峡鉄道の運行は続いていたようであるが、当初のビルマへの輸送ルートとしての機能は低下し、最後はビクトリアポイント方面に駐屯する部隊への補給輸送が中心になっていたようである。

このように第4期は日本軍の移動が活発化して、タイ国内を多数の日本兵が往来していたが、鉄道網が寸断された中での部隊の移動は困難を伴ったものであった。とくに、スマトラからシンガポール、バンコクを経てラムパーンまで2,000km以上の距離を移動してきた第4師団は、1945年2月に移動を開始してからラムパーンに集結するまでに4ヶ月もかかっていた。鉄道網の寸断とは裏腹に、この時期はタイ国内での日本兵の移動が最も活発化した時期であった。

(4) 肥大化する日本軍

このような日本軍の流入とともに、タイ国内の日本兵の数はさらに増加していた。表7は1945年8月時点での日本軍の駐屯箇所別に人数を示した

表7 日本軍の駐屯状況 (1945年8月) (単位: 人)

県	郡	人数	主要部隊	備考	出所
チェンライ	チェンライ	56		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	メーホンソーン	1,210	第2野戦輸送隊配属部隊	1945年8月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/15
チェンマイ	パーイ	383	第2野戦輸送隊配属部隊	1945年8月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/15
	クンナム	4,893	第56師団配属部隊、第2野戦輸送隊配属部隊	1945年8月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/15
	チェンマイ	5,743	第2野戦輸送隊配属部隊、第4師団	1945年8月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/15
ナーン	メーデー	100		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	メーリム	125		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
ラムバーン	ナーン	5		1945年8月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	ラムバーン	5,278	第4師団、第15軍	1945年8月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/15
	ハンチャット	14		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
ウッタラディット	ガーオ	N.A.	野砲兵第4連隊	1945年8月時点	防衛研修所戦史室[1969b]: 703-706
	ウッタラディット	30		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
スコダイ	ウボン	3,305	工兵第22連隊	1945年8月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/15
	サワンカローク	N.A.	野砲兵第4連隊一部	1945年8月時点	防衛研修所戦史室[1969b]: 703-706
ピッサヌローク	ピッサヌローク	403	歩兵第8連隊一部	1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	ターク	1,264	独立輸車第3連隊、歩兵第8連隊第2大隊	1945年8月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/15
ウドンターニー	メーソート	288	水上勤務第33中隊	1945年8月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/15
	ウドンターニー	3,305	工兵第22連隊	1945年8月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/15
ナコンパノム	ムックダーバーン	1,028	歩兵第85連隊	1945年8月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/15
	N.A.	N.A.	歩兵第85連隊	1945年8月時点	防衛研 前西一孝(印)70
サコンナコン	サコンナコン	6		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	チャイヤブーム	94	第18方面車兵站病馬廠	1945年8月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/15
ナコンサワン	コーラート	110	第37師団	1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	ナコンサワン	393	第19飛行場大隊	1945年8月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/15
ロップリー	ターグリー	1,044	第2航空情報連隊	1945年8月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/15
	ロップリー	521	第17飛行場大隊	1945年8月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/15
サラブリー	サラブリー	6		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	ノーンケー	200		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
バッタンバン	バーンナー	30		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	バッタンバン	163		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
チャチュンサオ	モンコンブリー	30		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	チャチュンサオ	6		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
バンコク	バンナムプリアオ	80		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	市内	18,304	第18方面軍司令部他	1945年8月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/15
ブラーチーンブリー	ドーンムアン	3,461	第1航空地区司令部他	1945年8月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/15
	ブラーチーンブリー	500		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
ナコンナーヨック	アラヤプラテート	19		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	ナコンナーヨック	12,000	第37師団	1945年8月の数値	表8
チョンブリー	カピンブリー	65		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	プラチャンタカム	220		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
カーンチャナブリー	シーチャー	2		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	シーチャー	12		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
バンボー	サッターヒープ	6		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	バンボー	11,000	第15師団、第4特設隊連隊	1945年8月の数値	表8
ナコンパトナム	ターマカー				
	タームアン	8,000	独立混成第29旅団、第15師団		
ラーチャブリー	カーンチャナブリー			1945年8月の数値	表8
	サイヨーク	10,000	鉄道隊、第15師団		
ラーチャブリー	トーンパーブーム				
	サンクラブリー				
ラーチャブリー	ナコンパトナム	10,000	第33師団	1945年8月の数値	表8
	ナコンチャイシー				
ラーチャブリー	サムアラン	449		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	ラムヌーンサドゥアック	108		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
ベップリー	ポーターラーム	14		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	ベップリー	418	鉄道第5連隊	1945年8月の数値	附表15
ブラチュアップキー	チャム	36	ノンチョーク飛行場	1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	ターヤーン	255		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
キーカーン	ブラチュアップキー	2,368	独立混成第29旅団司令部	1945年8月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/15
	キーカーン	N.A.	停車場司令部、鉄道(ワンポン駅)	1945年	防衛研 前西一孝(印)11
チュムボン	バンナー	162		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	チュムボン	7,260	歩兵第258連隊	1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
ランーン	ランズアン	16		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	ランーン	758	歩兵第258連隊一部	1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
ナコンシタマラート	クラブリー	525		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	ラウン	200		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
スラーターニー	トントン	524		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	ナコンシタマラート	25		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
ソングラー	チャウォン	32		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	スラーターニー	54	歩兵第258連隊	1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
ソングラー	アトヒ	83		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	ソングラー	722		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
トラン	ハートヤイ	2,583	第94師団	1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	サダオ	182		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
サトウーン	トラン	435		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	カンタン	57		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
バツタルン	ファイヨート	N.A.	鉄道	1944年7月時点	表6
	サトウーン	34		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
クラビ	バツタルン	98		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	クラビ	311		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
ブーケット	ブーケット	87		1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
	タラーン	1,049	歩兵第257連隊	1945年4月の数値	NA Bo Ko, Sungsut 2. 1/20
計		119,235			

ものである。主要な資料は第18方面軍が終戦直後にタイ側に提出したと思われる「第18方面軍軍隊区分(1945年8月25日)」であり、所在地ごとの人数をまとめたものである⁵⁵。また、一部の部隊については人数の記載がないことから、後述する表8の数値も用いているほか、南部については1945年4月の数値を用いている。

これを見ると、この時点でのタイ国内の日本兵の数は約12万人と過去最高に増加していたことが分かる。最も多いのはバンコクの約2万人であり、次いでナコンナーヨック、バーンポーン、カーンチャナブリー付近、トーンパーブーム付近、ナコンパトムとバンコク周辺と泰緬鉄道沿線に集中していることが分かる。泰緬鉄道沿線の人数が多くなっているのは、ビルマから撤退してきた部隊がこの沿線で防衛の任務に就いていたためであり、第15師団や独立混成第29旅団、そして鉄道部隊の存在が大きかった。ナコンナーヨックには第37師団が、ナコンパトムには第33師団が駐屯していたことが人数の多い理由であった。

一方、北部ではラムパーン、チエンマイ、クンユアムがそれぞれ5,000人程度の日本兵を擁しており、クンユアムの部隊はビルマからタイへの撤退中の部隊であった。上述したように8月25日の時点で約5,000人がケマピューに留まっており、この後チエンマイを目指してタイに入ってくることになる。東北部ではウドンターニーの約3,300人が最も多く、次いでウボンの約1,000人であるが、こちらもインドシナからウボンを目指している部隊が後に控えており、この後ウボンの日本兵の数が増えることになる。南部は相変わらずチュムポーンが拠点となっており、ハートヤイがそれに続いていた。ただし、1945年6月に第94師団司令部がハートヤイとスガイパッターニーに移っているので、8月の時点ではチュムポーンとハートヤイの人数の差が縮まっていた可能性もある⁵⁶。

第18方面軍の中村司令官の回想によると、終戦時の各地の兵力は表8のような分布になっており、総数は計10万7,000人となっていた⁵⁷。これには第56師団や第22師団のように最終的にタイ国内に到着する予定の人

表8 終戦時の第18方面軍の兵力（単位：人）

駐屯地	主要部隊	人数	内訳
チェンマイ	第56師団	12,000	
ラムパーン	第4師団、第15軍	12,000	第4師団11,000人、第15軍1,000人
ナコンナーヨック・コーラート	第37師団	12,000	第37師団11,000人、その他1,000人
ウボン	第22師団	12,000	
バンコク	第18方面軍	20,000	
ナコンパトナム	第33師団	10,000	
バーンボン	第15師団	11,000	
カーンチャナブリー	独立混成第29旅団	8,000	
ワンポー	鉄道隊	10,000	
計		107,000	

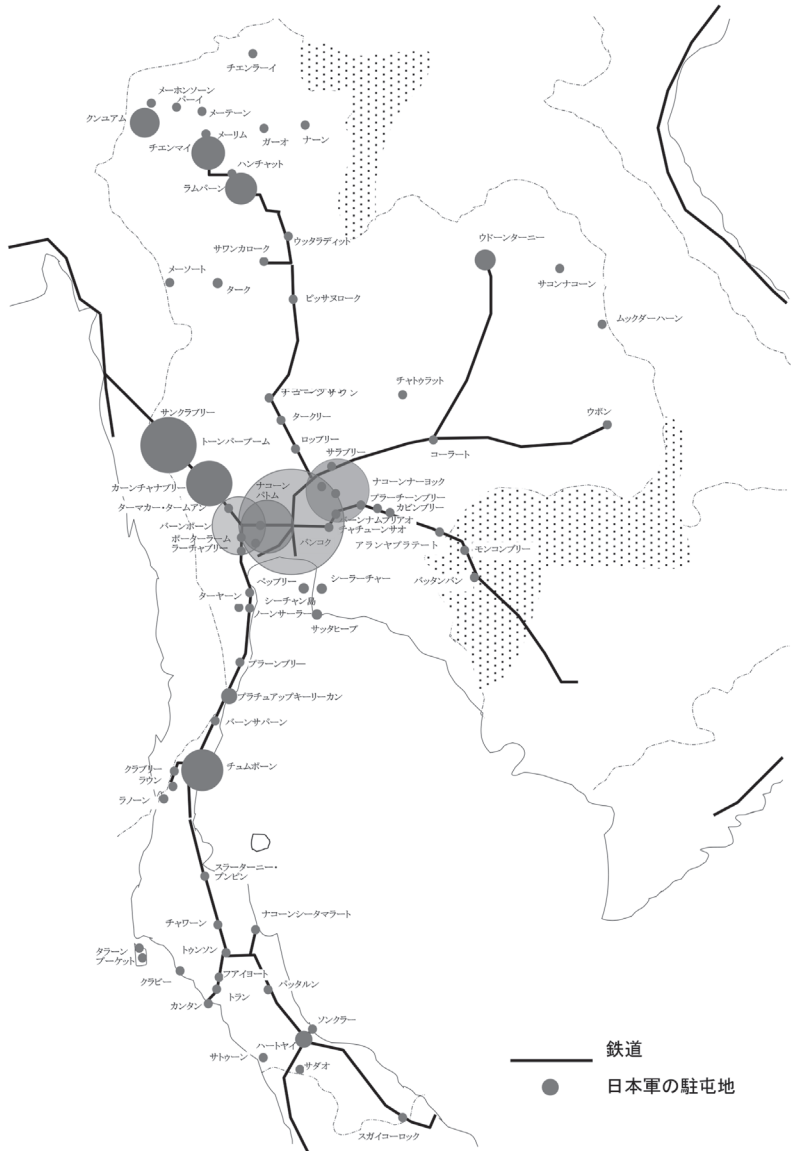
出所：防衛研 南西一泰弘印8より筆者作成

数も含まれていることから、チェンマイやウボンの人数が表7よりも多くなっていた。一方で、この表には第29軍の管轄下であった南部の人数が含まれていない。表7の南部の日本兵の数は約1万5,000人であることから、これを合わせると122万人となる。このため、約12万人という終戦時のタイ国内の日本兵の数は妥当な数字であると言えよう。

日本兵の駐屯箇所は、第3期末と比べてさらに増えることになった。図16は第4期末の日本軍の駐屯状況を示したものである。先の第3期末の図15と比べると、日本軍の駐屯箇所が全国的に増加していたことが分かる。この時点の駐屯箇所は計81ヶ所となり、第3期末の55ヶ所からさらに増えていた⁵⁸。北部ではナーンで初めて日本軍の駐屯が出現しており、東北部でもコーラート、サコンナコン、チャトゥラットで新たな駐屯が見られる⁵⁹。東線と南線沿いに新たな駐屯地が出現しているのは、鉄道の防衛や保守を担う鉄道部隊が沿線の主要駅に配属されたためであった。南部でも駐屯地点が増加し、大半の県で日本兵が駐屯していたことが分かる。

また、この図では駐屯地点に含まれていないが、1945年5月の時点ではロップリー県のチャイバーダーンやペッチャブーン県のワンチョムプーにも日本軍は一時的に兵を常駐させ、バンコクから北部への自動車での輸送の支援を行っていた⁶⁰。このルートは、先の図14で日本軍が確保すべき道路としたものであった。最初に利用したのは同年3月であり、ピッサヌロー

図 16 日本軍の駐屯状況 (1945年8月)



出所：表7より筆者作成

クの自動車100台をバンコクに移動させるために、このルートを使用することをタイ側に求めていた⁶¹。これは上述の第4師団のバンコクから北部への自動車での移動に対応したものとされ、ペッチャブーン県内に駐屯した最初の日本兵であった。ペッチャブーンはピブーン首相が遷都を計画した場所であり、ピブーン時代には日本軍の影響力が及ばないようにしていたが、最終的に日本軍はペッチャブーンにも入ってきたのであった⁶²。

このように、鉄道網が寸断されて軍事輸送が滞ったにもかかわらず、タイ国内の日本軍の存在感は終戦が近づくとともに高まり、駐屯する兵の数も駐屯地点の数も過去最高の水準に達したのである。タイが後方から前線へとその機能を変えつつあったことで日本軍の展開もタイ国内の各地へと広まり、これまで日本軍が駐屯したことがなかったような場所にも日本兵が常駐を始めていた。開戦時には約10万人の兵が前線に向かうために通過していったタイであったが、終戦時にはそれより多くの兵が駐屯する場所へとその役割を変えていたのである。

おわりに

本論は1943年10月末の泰緬鉄道の開通から終戦までのタイ国内における日本軍の展開状況を解明することを目的とした。泰緬鉄道の開通に伴い、タイは再び通過地としての機能を高め、インパール作戦に参加する部隊を中心に数多くの日本兵や物資がタイを経由してビルマへと輸送されていった。通過する部隊が増えた一方で、軍事鉄道や軍事道路の建設が終了したことから建設部隊の駐屯が減り、タイ国内の日本兵の数は一旦は減少した。しかし、各地での飛行場整備や新たな軍事道路の整備に伴い、日本軍の駐屯箇所はむしろ増加する傾向にあった。

その後、ビルマでの戦局の悪化から、1944年12月には泰国駐屯軍が第39軍へと改組され、タイに駐屯する警備兵が再び増加することとなり、タイ国内の日本兵の数も増加に転じた。連合軍による反撃がタイに及ぶ可能

性が高まったことから、ビルマからタイへ移動する部隊が相次ぎ、仏印やマラヤからタイに入ってくる部隊も増加していた。タイを通過する部隊も含め、最終的に約9万人の兵が周辺諸国からタイへと入ってきて、その多くがタイ国内に駐屯することになった。日本軍の駐屯地も拡大し、これまで日本兵がほとんど存在しなかった東北部でも日本兵が急増したほか、タイ国内の各地で日本兵の数が増加していた。この結果、終戦時には約12万人の日本兵が駐屯するまでに日本軍の存在感が高まったのであった。

タイは長らく後方としての役割を担っており、前線へ進軍する部隊の通過地であるとともに、前線への補給物資を送る重要な兵站としての機能を果たしていた。ところが、ビルマ戦線が後退してタイが前線化することで、タイ国内に駐屯する日本軍が大幅に増加したのである。とくに1945年に入って日本軍の集積は顕著となり、多くの日本兵がタイ国内を移動していたが、この時期は鉄道網の寸断で移動が最も困難な時期でもあった。それでも日本軍が活発に移動していた背景には、このようにタイが後方から前線へとその役割を変化させていた事実が存在したのである。

このような日本軍のタイ国内における展開状況、すなわち、いつ、どこに、どの程度の日本兵が存在し、それがどのように変化してきたのかを明らかにしたことで、日本軍の軍事輸送の変化の背景を把握することができた。今後は、このような日本軍の動向をさらにミクロな視点でとらえた場合に、日本軍が駐屯したそれぞれの地域でどのような影響があったのかを解明することで、日本軍の軍事輸送や日本軍の駐屯がタイ国内の各地域に与えた影響をより具体的に捉えることができると思われる。

(本論は平成26年度科学研究費助成事業の成果の一部である)

註

1 防衛研 南西一泰仏印7「駐泰四年回想録 第二編 第三十九軍時代」

2 Ibid.

3 独立歩兵第159大隊とともにチェンマイ～タウングー間道路整備を担当していた独立第29旅団工兵隊はプラチュアップキーリーカンへと派遣された [防衛研修所戦史室 1969: 573]。

4 防衛研 南西—泰仏印7「駐泰四年回想録 第二編 第三十九軍時代」

5 防衛研 南西—泰仏印1「泰方面部隊史実資料綴 (完) (帰還者報告)」

6 Ibid.

7 防衛研 南西—泰仏印7「駐泰四年回想録 第二編 第三十九軍時代」

8 防衛研 南西—マレー・ジャワ 420「馬來作戦記録 (その2) 第29軍」

9 NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/23 “Khaluang Pracham Changwat Satun Thung Palat Krasuang Mahat Thai. 1945/01/05”

10 1945年1月末の第94師団の兵力(軍属含む)は計1万4,725人であった [防衛研 中央—軍事行政編制42「第29軍編成人員表(南方 馬來)」(JACAR: C12121008800)]。

11 NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20 “Pracham Wan thi 24 Mesayon 2488.”

12 NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/5 “Banthuk Kan Prachum Phiset Rawang Set. Pho Lo. 6 kap Huana So Tho. 3 haeng Tho. Yo Po. Phak Malai. 1944/11/10”

13 防衛研 南西—泰仏印7「駐泰四年回想録 第二編 第三十九軍時代」

14 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」

15 防衛研 南西—泰仏印7「駐泰四年回想録 第二編 第三十九軍時代」

16 NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20 “Pracham Wan thi 24 Mesayon 2488.” ただし、バンコクは1945年3月19日の数値で、ドーンムアンの駐屯人数を除いたものである [NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/20 “Nuai Thahan Yipun nai Krungthep.”]。

17 NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/12 “Nai Sombat Khittasangkha Thung Than Huana Phanaek Chaonathi Titto Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1945/06/01”

¹⁸ Ibid. 運行予定表でも、5月にウボンから1列車25両、ウドーンターニーから2列車44両がサラブリーに到着していた。これらの部隊は明号作戦に参加した第4師団の歩兵第8連隊の2つの大隊であったものと思われる。

¹⁹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 11/72 「泰陸武第363号 俘虏ニ関スル涉外事件防止ニ関スル件 1945/06/01」

²⁰ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 1/2 “Rong Cho. Po. Pho. Rian Rong Mo Tho. Tho Yo. 1945/07/18” 日本側は同時にバーンナーでの飛行場建設も求めていたが、こちらについてはその一帯の土地の使用を日本側に認めたこともあり、タイ側は建設を認めていた。

²¹ この歩兵第8連隊では、他の部隊も明号作戦のためにサイゴンに向かっていた [防衛研 南西一泰仏印1「泰方面部隊史実資料綴(完)(帰還者報告)】。

²² NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/39 “Pho. Khanthawong Thung Krasuang Mahat Thai. (Thoralek) 1945/02/18”。

²³ NA [2] So Ro. 0201. 98. 1/19 “So. Thaiyanon Thung Palat Krasuang Mahat Thai. (Thoralek) 1945/03/10”

²⁴ Ibid. “Khaluang Pracham Changwat Nong Khai Thung Rattthamontri Wa Kan Krasuang Mahat Thai. 1945/04/16” 途中でフランス軍の妨害にあったことから、日本軍がルアンプラバーンに到着したのは4月5日のことであった。

²⁵ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/22 “Khaluang Pracham Changwat Nakhon Champasak Thung Rattthamontri Wa Kan Krasuang Mahat Thai. 1945/03/27”

²⁶ Ibid.

²⁷ NA [2] So Ro. 0201. 98. 1/19 “Samnao Thoralek Khao Rahat Song Pai Yang Changwat Nong Khai Ubon Phratabong Phibun Songkhram Nakhon Phanom Nakhon Champasak Duan Mu thi 181. 1945/03/09”

²⁸ 防衛研 南西一泰仏印7「駐泰四年回想録 第二編 第三十九軍時代」

²⁹ 防衛研 中央一部隊歴史全般80「マライ. ボルネオ方面部隊略歴」(JACAR: C12122486500)

³⁰ この連隊のうち、第2大隊は次に述べるチエンマイ～タウンゲー間道路経由でタイに入り、1945年6月にバンコクに到着していた [大崎編 1978: 561]。

³¹ 1945年8月25日時点での第15師団の兵力は計4,024人となっていた [NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/15「第十八方面軍 軍隊区分 (第十八方面軍司令部) 1945/08/25」]。

³² ビルマ戦線に参加した陸軍の各部隊のうち、帰還者の数は以下の通りであった [防衛研修所戦史室 1969: 502]。第2師団: 5,862人、第15軍司令部及び直轄部隊: 8,723人、第55師団: 3,948人、第15師団: 5,235人、第33師団: 7,249人、計3万1,017人。これに航空部隊や鉄道部隊を加えると、泰緬鉄道経由でビルマからタイへ逃れてきた人数は約4万人に達したものと思われる。

³³ NA Bo Ko. Sungsut 2. 6/82 “Mae Hongson (Phaenthi).” この資料の正確な作成時期は分からないが、一緒に保管されている資料の作成時期からするとおそらく1945年初めのものと思われる。

³⁴ 第124兵站病院はクンユームからチエンマイまでの間に計11ヶ所の患者中継所、患者療養所、病院を設置し、傷病兵の療養や継送を行っていた [防衛研 南西一泰弘印1「泰方面部隊史実資料綴 (完) (帰還者報告)」]。

³⁵ NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/15「第十八方面軍 軍隊区分 (第十八方面軍司令部) 1945/08/25」ただし、所在地がクンユーム、ケマピューと書かれていたものはクンユームの数値に含めてある。

³⁶ NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/34 “Pho. Ditsaphong Rian Maethap Yai. 1945/07/04”

³⁷ Ibid. “Pho. Ditsaphong Rian Maethap Yai. 1945/07/20”

³⁸ 防衛研 中央一部隊歴史全般80「マライ. ボルネオ方面部隊略歴」(JACAR: C12122486100)

39 独立混成第70旅団の兵力は、1945年1月末の時点で計6,995人であった〔防衛研 中央—軍事行政編制42「第29軍編成人員表（南方 馬來）」（JACAR: C12121009200）〕。第37師団の兵力は表8による。

40 防衛研 南西—泰仏印72「タイにおける第三十七師団」

41 終戦の際には一部の部隊はまだベトナムやカンボジアにあった。

42 Ibid.

43 防衛研 南西—泰仏印70「第二十二師団関係資料」

44 Ibid.

45 NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/49 “Khaluang Pracham Changwat Sakon Nakhon Thung Ratthamontri Wa Kan Krasuang Mahat Thai. 1945/07/11”

46 NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 1/9 “Banthuk Ruang Sanambin Lap nai Prathet Thai. 1945/07/24”

47 防衛研 南西—泰仏印72「タイにおける第三十七師団」

48 この盤谷防衛隊は第39軍時代の1945年6月に既に設置されており、第7野戦補充隊の他に第37師団からも兵員が補充され、歩兵4大隊の規模となった〔田村 1988: 33〕。

49 第2次世界大戦前には自動車でバンコクから北部へ行くことは不可能であったが、戦争中に建設国道に指定された区間が相次いだので、図14のように迂回すればバンコクから北部まで自動車が到達できるようになった。このうち、チャイバーダーン～ペッチャブーン間はペッチャブーン遷都計画の一環で整備された道路（チャイウィブーン通り）であった。

50 これは歩兵第168連隊第3中隊の高見吉春軍曹の手記に基づいていると書かれている。

51 バンコクは1つの郡として数えている。ただし、柿崎〔2014b〕ではターマカーとタームアン郡の数値をまとめてあったので〔柿崎 2014b: 84〕、これを2ヶ所とする一方で、ドーンムアンはバンコクに含めてある。

52 NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/12 “Raingan Hetkan Changwat Chumphon Tae 12 Minakhom Thung Wan thi 2 Singhakhom.”

⁵³ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/11 “Khaluang Pracham Changwat Ranong Thung Palat Krasuang Mahat Thai. 1945/07/05”によると、6月15日にクラブリーの日本兵がカオファーチーからレールの撤去を開始したという。そして7月30日までにクラブリー起点2kmのところまでのレールの撤去が完了していた [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 3/9 “Nai Amphoe Kraburi Thung Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1945/07/30”]。

⁵⁴ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/11 “Saphap Kan Thang Khao Fachi Marit Thawai. 1945/08/09”

⁵⁵ NA Bo Ko. Sungsut 2. 1/15 「第十八方面軍 軍隊区分（第十八方面軍司令部） 1945/08/25」 この資料には第18方面軍の指揮下に入っていた部隊がすべて記載されていることから、ケマピューなど当時はまだビルマに位置していた部隊の人数も含まれる。このため、表7では所在地がタイ国内となっている部隊のみを対象としてある。

⁵⁶ 防衛研 中央一部隊歴史全般80「マライ. ボルネオ方面部隊略歴」(JACAR: C12122486200)

⁵⁷ ただし、中村は同じ資料の中で終戦時の第18方面軍の戦力は11万7,750人と記述しており、地域別の人数の合計とは約1万人の差がある [防衛研 南西一泰仏印8「駐泰四年回想録 第三編 第十八方面軍時代」]。

⁵⁸ バンコクは1ヵ所と数えてある。

⁵⁹ ナーンに駐屯していたのは憲兵であり、これは北部で飛行機から落下傘でタイに侵入しようとする敵を警戒するためであった [NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/28 “Kramon So. Chotiksathian Rian Maethap Yai. 1944/11/24”]。東北部のチャイヤブーム県チャトゥラット郡の駐屯部隊は第18方面軍兵站病馬廠で、1945年4月からこの地で軍馬や役牛の購入や飼育、ビルマ方面への輸送を行っていた [防衛研 南西一泰仏印1「泰方面部隊史実資料綴（完）（帰還者報告）」]。

⁶⁰ NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/34 “Kramon So. Chotiksathian Rian Maethap Yai. 1945/05/17” 他にもピッサヌローク、ターク、ラムパーンに自動車

輸送の支援のための兵を常駐させていると報告していた。

⁶¹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/42 “Phu Chuai Cho. Po Pho. Fai Tho Bo. Sanoe Set. Kongthap Bok Phu Thaen Krom Tamruat Phu Thaen Krasuang Mahat Thai. 1945/03/13”

⁶² それでもタイ側は日本軍がペッチャブーンの町に入ることは警戒していたようであり、1945年4月15～16日にバンコク方面から来た日本軍が、合意したようにワンチョムプーで左折してピッサヌローク方面へは向かわず、直進してペッチャブーン市内に入ってきたとして日本側にその理由を問いただしていた [NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/34 “Kramon So. Chotiksathian Rian Maethap Yai. 1945/04/24”]。

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

中央—部隊歴史全般

南西—泰仏印

南西—ビルマ

南西—マレー・ジャワ

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.）

引用文献

- 足立基他編 [1983] 『命ある限り ビルマ派遣第五十四師団第一野戦病院
出征記録』 淡月会
- ビルマ五八会編 [1985] 『鉄道省ビルマ派遣第五特設鉄道管理隊史』 ビル
マ五八会
- 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] 『シットン・明号処理』 朝雲新聞社
- 防衛研修所戦史室 [1972] 『ビルマ・蘭印方面第三航空軍の作戦』 朝雲新
聞社
- 防衛研修所戦史室 [1976] 『南西方面陸軍作戦』 朝雲新聞社
- 第三中隊戦記編纂委員会 [1979] 『歩兵第二一五聯隊第三中隊戦記』 第三
中隊戦記編纂委員会
- 江口萬 [1999] 『ビルマ戦線敗走日記』 新風書房
- Fay, Peter Ward [1995] *The Forgotten Army: India's Armed Struggle
for Independence 1942-1945*. Ann Arbor, The University of Michigan
Press.
- 藤田豊 [1980] 『夕日は赤しメナム河 第三十七師団大陸縦断戦記』 第
三十七師団戦記出版会
- 歩兵第五十一聯隊史編集委員会 [1970] 『歩兵第五十一聯隊史 (中支より
インパールへ)』 歩兵第五十一聯隊史編集委員会
- 柿崎一郎 [2007] 『物語タイの歴史』 中央公論新社
- 柿崎一郎 [2009] 『鉄道と道路の政治経済学 —タイの交通政策と商品流
通の変容 1935～1975年—』 京都大学学術出版会
- 柿崎一郎 [2010] 「第二次世界大戦中のタイ鉄道による日本軍の軍事輸送
—軍事列車運行予定表の分析—」 『東南アジア 歴史と文化』 第39巻
pp. 52-85
- 柿崎一郎 [2013] 「第2次世界大戦中の日本軍の軍事輸送品目 —タイの鉄
道で何を運んでいたのか—」 『横浜市立大学論叢』 人文科学系列第64

柿崎 第2次世界大戦中の日本軍のタイ国内での展開②—後方から前線へ— (下)

巻第2号 pp. 1-42

柿崎一郎 [2014a] 「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—(上)」『横浜市立大学論叢』人文科学系列第65巻第2・3号 pp. 125-156

柿崎一郎 [2014b] 「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)」『横浜市立大学論叢』人文科学系列第66巻第1号 (横浜市立大学学術研究会) 2014年12月 pp. 51 ~ 94

加藤篤二編 [1980] 『私たちのビルマ戦記 「安」歩兵第一二八連隊回想録』一二八ビルマ会

小島新吾・西村清編 [1956] 『パゴダの鐘 特設鉄道隊の裸像』ビルマ会

三森政治 [2006] 『ビルマ潰走記 鳥取第二百二十一連隊の悲劇』新風書房

沖浦沖男編 [1985] 『ビルマ助っ人兵団 上』狼第49師団戦史記念刊行会

大崎純一 [1978] 『感状部隊鉄五第二大隊 かく戦えり』泰緬会

太田常蔵 [1967] 『ビルマにおける日本軍政史の研究』吉川弘文館

Reynolds, E. Bruce. 1994. *Thailand and Japan's Southern Advance 1940-1945*. Basingstoke, MacMillan.

立川京一 [2000] 『第二次世界大戦とフラン資料インドシナー日仏協力の研究—』彩流社

田村政司 [1988] 『第7野戦補充隊の編成・行動の概要 (改訂版)』私家版

野砲兵第四聯隊史編纂委員会 [1982] 『野砲兵第四聯隊並びに関連諸部隊史』信太山砲四会

柳井潔編 [1962] 『戦うビルマ鉄道隊』乙三ビルマ会

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

吉川利治 [1994] 『泰緬鉄道 機密文書が明かすアジア太平洋戦争』同文館