

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)

柿崎 一郎

目次

はじめに

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

おわりに

引用資料・文献

はじめに

1941年12月8日未明に日本軍が侵入して以来、タイは日本軍の通過地、駐屯地として機能してきた。当初タイはマラヤとビルマへの進軍ルートとしての役割が大きく、日本軍の通過地としての意味合いが強かった。しかし、1942年に入って泰緬鉄道の建設が始まると、建設工事に従事する多くの日本兵がタイ国内への駐屯を始め、翌年初めには泰国駐屯軍も設置され、タイは日本軍の通過地としての役割のみならず駐屯地としての意味合いも濃くなっていった。そして、ビルマでの戦況が悪化すると、タイの防衛のための部隊の増強が行われ、駐屯地としての機能がさらに強化されていったのである。

筆者はこれまで戦時中の日本軍の軍事輸送に関する研究を行い、日本軍の軍事輸送がどのようなルートでどの程度行われていたのかについて

て、タイ国立公文書館 (National Archives of Thailand: NA) の軍最高司令部文書 (Ekkasan Kong Banchakan Thahan Sungsut: Bo Ko. Sungsut) に所蔵されている軍用列車の運行に関する資料を用いて解明してきた。また、一部の時期については軍事輸送の輸送品目に関する資料も存在し、日本軍が何をどのようなルートでどの程度運んでいたのかも明らかになった。このような日本軍の軍事輸送が行われた背景を探るためには、当時日本軍がタイ国内のどこをどの程度通過したのか、あるいはどこにどの程度駐屯していたのかを明らかにすることが必要である。

戦争中のタイと日本の関係については、レイノルズに代表されるように多数の研究が存在する [Reynolds 1994]。また、泰緬鉄道に関する研究も数多く、その代表である吉川は泰緬鉄道の建設に従事した日本兵や捕虜、労務者の人数についても言及している [吉川 1994]。しかし、戦時中のタイと日本の関係に関する研究は、タイ国内のどこにどの程度日本兵がいたのかを明らかにしておらず、泰緬鉄道に関する研究は泰緬鉄道沿線以外に駐屯する日本兵については扱っていない。すなわち、先行研究ではタイ国内の日本軍の通過と駐屯の状況は具体的に明らかにされていないのである。

このため、本論では開戦から泰緬鉄道の開通する1943年10月までを対象に、タイ国内における日本軍の通過と駐屯の状況を解明することを目的とする。以下、1でマレー進攻作戦、2でビルマ攻略作戦を取り上げ、日本軍のタイへの侵入と、開戦直後のマレー進攻作戦、ビルマ攻略作戦時の日本軍の通過と駐屯状況を解明する。次いで、3で泰緬鉄道に代表される軍事鉄道・道路建設が始まることによる日本軍の駐屯状況を、捕虜、労務者の投入も含めて考察し、4で泰国駐屯軍の設置に伴う日本軍の駐屯の拡大状況を明らかにする。最後に5で、この間の日本軍の通過と駐屯の状況を総括する。

1. マレー進攻作戦

(1) 日本軍のバンコク侵入

1941年12月8日未明に始まった日本軍のタイへの侵入は、内陸の仏印国境からバンコクへ向かうルートと、マレー半島東海岸の何ヶ所かに上陸するルートで行われた。このうち、前者の陸上ルートでバンコクを目指した部隊は近衛師団であった。この師団は本来マレー進攻作戦を担う第25軍に属する部隊であったが、最初の任務はタイの安定確保を行うことであったため、タイの安定確保とビルマ作戦を準備することを目的とした第15軍司令官飯田祥二郎中将の指揮下に置かれた[陸戦史研究普及会編 1968: 16]¹。すなわち、この部隊は本来英領マラヤを目指すはずであったが、タイの確保を目指すために遠回りのバンコク経由で南下することになっていたのである。

日本軍は開戦直前にタイ側に対して日本軍の通過を認めるよう交渉を開始することにしてはいたが、実際にはピブーン首相が仏印国境方面に出かけたまま連絡が取れず、日本側はタイ側の了承を得る前にタイへの進軍を始めざるを得なくなった[柿崎 2007: 171-172]。近衛師団はバンコクへの進軍のために先遣隊をトンレサップ湖北岸のシエムリアップ側に、師団主力を南岸のサワーイドンケーオ側に待機させており、進軍の命令があり次第国境を越えてタイ領内へ進軍する予定であった[防衛研修所戦史室 1966: 157-158]²。南方軍は8日1時半(タイ時間)に第15軍に対して進撃開始を命令し、先遣隊は5時に進軍を開始して国境を突破した[Ibid.]³。

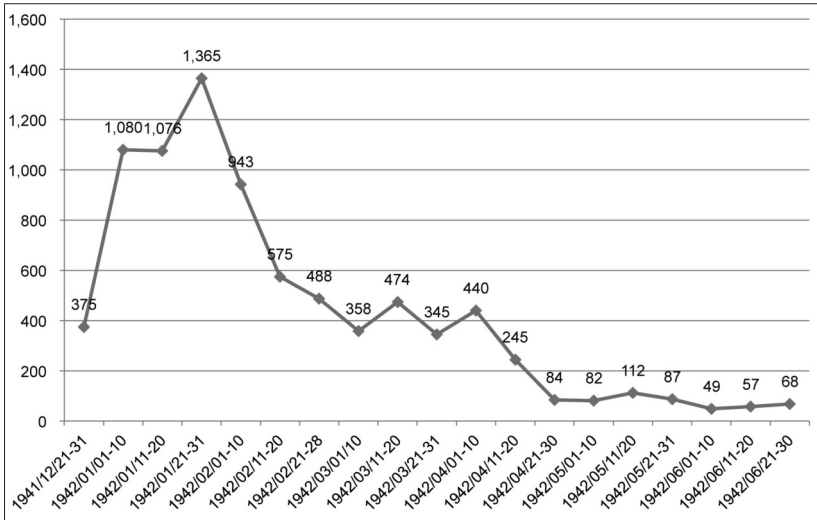
東部国境ではタイ側と日本側の衝突は起きなかった。ピブーンソンクラーム県知事は朝7時に国境方面から県庁上空を通過して西に向かう日本軍の飛行機を目撃し、7時半過ぎに県庁を出て国境に向かう途中、日本軍の先遣隊に遭遇して拘束された⁴。日本軍は知事を連れて県庁付近まで戻り、タイ側の警官隊に日本軍を攻撃しないよう指示を出すよう求

められ、その際に日本軍の拘束から逃れて、警官隊に対して一旦退却してクラン川に防衛線を張るよう指示したという⁵。その後9時半に内務省からの指示がモンコンブリー郵便局経由で伝わり、日本軍が進軍して来ても抵抗せずに平穩に政府の交渉結果を待つようにとの命が届いた。このため、日本軍はタイ側の攻撃を受けることなく、バンコク方面に向かうことができたのである。

一方、近衛師団の主力部隊も明け方にはサワーイドーンケーオの国境を越えてタイ側に入っていった。この近衛師団は当時日本軍が3つ所有していた自動車化師団のうちの1つであり、師団全体の自動車台数は計663台であった[陸戦史研究普及会編 1966: 18, 271]⁶。このため、師団主力の縦隊は総延長200km以上にも及ぶ大自動車部隊であったという[防衛研修所戦史室 1966: 158]。先遣隊も師団主力もシーソーボンから先は同じルートを辿り、アランヤプラテート、プラーチンブリーを経てピンコーンの交差点でバンコク～ロップブリー間道路（プラチャーティパット通り）に入り、北からバンコク市内へと向かった。先遣隊は9日未明にドーンムアン飛行場に到着し、9日日中に市内のルムピニー公園に入った[Ibid.: 165]。その後到着した近衛師団の第4連隊はナーンルーンの競馬場に入り、バンコク市内に数多くの日本兵が駐屯することになったのである。

開戦時にはバンコク～プノンペン間の鉄道はまだ開通していなかったことから[柿崎 2010: 54]、最初に東部国境からタイに入ってきた日本軍はほとんどが自動車で入ってきた。その後12月23日からプノンペン～バンコク間の鉄道輸送が始まると、マラヤへの進攻部隊向けの物資輸送や、次に述べるビルマへの進軍部隊がこのルートでバンコクに入るようになり、東線での軍事輸送が拡大していった。図1のように、東線での軍事輸送は1942年1月に最も多くなっており、最盛期は1月下旬であったことが分かる。その後減少して4月上旬まではある程度の輸送量を維持していたが、4月下旬には100両を下回るまでに低下していた。

図1 カンボジア国境発の軍事輸送車両数の推移 (第1期) (単位:両)



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

一方、近衛師団歩兵第4連隊第3大隊を主力とする吉田勝中佐の率いる吉田支隊は、バンコクの南のバーンプー海岸に上陸し、南からバンコクに入ることになっていた。この部隊はサイゴンから乗船し、8日1～2時にバーンプー海岸に無抵抗で上陸できた[防衛研修所戦史室 1966: 161]。これに対し、タイ側はパークナムの町から8 kmの地点に警官隊を派遣し、上陸してきた日本軍と対峙したが、双方の衝突は起こらなかった⁷。その後、タイ側ではバーンプー三叉路で日本軍を食い止めるようにとの命が入り、警官隊はパークナム市街まで退却し、住民2,000人を動員してサムローン運河に防衛線を作る準備を進めた。一方、日本側は第15軍参謀の八原博通中佐をバンコクから派遣し、吉田支隊に前進を待つよう要請した⁸。最終的に14時に内務省から日本軍の通過を認める旨の電話が入り、タイ側の警戒態勢は解除されたことから、バーンプーでの両軍の衝突は発生しなかった⁹。

(2) マレー進攻部隊の上陸

近衛師団がバンコク経由でマレー半島を南下するルートでマラヤを目指したのに対し、第25軍を構成するもう1つの部隊である第5師団は、マレー半島の4ヶ所で上陸し、先にマラヤに進軍することになった。この師団は中国から派遣されることから、計20隻の輸送船でマレー半島を目指し、主力の11隻はソクラーに向かい、他にパッターニーとテーパーに6隻、コタバルに3隻が向かった[陸戦史研究普及会編 1966: 28]。このうちコタバルは英領マラヤであったが、残る上陸地点はいずれもタイ領内であった。

ソクラーはマラヤへの進軍にもっとも便利な場所であったことから、マレー進攻部隊の上陸地点に選ばれた。ソクラーはマラヤ国境から70km程度北に位置し、鉄道と道路で国境まで容易に到達することができた。また、ソクラーと西海岸のペナンを結ぶルートは古くからのマレー半島横断ルートの1つであり、マレー半島の脊梁山脈の切れ目を抜けることから地理的にもっとも容易な横断ルートであった。このため、ソクラーに上陸した日本軍は自動車と鉄道でマラヤを目指すことになったのである。

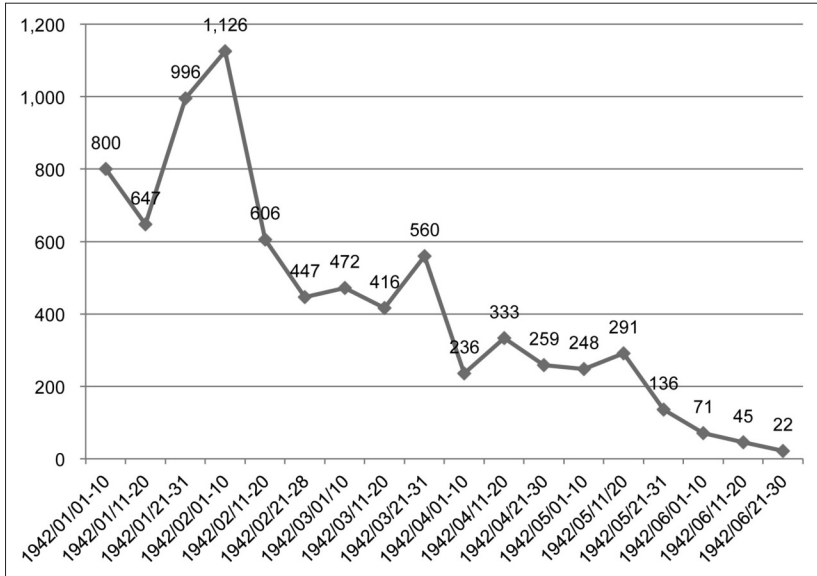
ソクラーへ向かった日本軍は12月8日2時過ぎからソクラーの海岸への上陸を始め、上陸した部隊はソクラー市内の要衝を占領するとともに、飛行場と駅を確保した[防衛研修所戦史室 1966: 219-220]。駅を占領した鉄道突進隊は、停車中の列車を使用し3時40分にはハートヤイに向けて出発したが、タイ側の攻撃に遭い、すぐに徒歩攻撃に切り替えたという。日本側の予定では上陸の前にタイ側に話を付けておくことになっていたが、実際にはタイ側は日本軍の上陸を認めてはおらず、進軍する日本軍を食い止めようと戦闘が発生したのである。その中で、搜索第5連隊長の佐伯静夫中佐の率いる佐伯部隊がハートヤイをめざし、途中でタイ軍と衝突して攻撃してこれを降伏させ、タイ軍の自動車をういて12時ようやくハートヤイに到着していた[Ibid.: 222-224]。

管見の限り、日本軍の上陸時の状況を報告した文書が内務省には送られていないため、ソンクラーではどのような対応がなされたのか詳細は分からないが、ソンクラーに最初に上陸した日本軍は約1万人と見積もられ、その後も部隊や物資の上陸が続いたことから、ソンクラーはタイの中で最も日本軍の影響を受けていたと思われる。バンコクから派遣されたルアン・サワットロンナロン (Luang Sawat Ronnarong) の調査委員会によると、日本軍はソンクラー市内の政府機関をすべて占領して宿舎とし、刑務所、学校、官舎、商店、市場も多くが宿舎とされた¹⁰。住民の一部は市内を脱出したり、知人の家や寺に避難したりしており、警官が武器と制服を押収されたために治安の維持も十分ではなかった。日本軍が上陸した場所は他にも存在したが、最も重要な進軍ルートへの起点となったソンクラーは、最も大きな影響を受けていたのである。タイ側によると、この衝突でタイ兵8人、警官3人、文民公務員2人、住民10人の計23人が死亡した¹¹。

ソンクラーからの軍事輸送も、1942年5月までは継続して行われていた。図2を見ると、ソンクラー発の軍事輸送量は、1942年2月上旬に最高の1,126両に到達した後は3月まで500両前後で推移し、その後300両程度に減ったうえで6月にはほぼ終了したことが分かる。1月下旬から2月上旬にかけて輸送量が大きく増えていたのは、マレー進攻作戦に参加する第18師団主力がソンクラーに到着したためであった。この師団はしばらく仏印のカムラン湾で待機させられていたが、1月22日に11隻の船団でソンクラーに到着していた[Ibid.: 390]。1942年2月にシンガポールが陥落するまで、ソンクラーはマラヤへの補給輸送の玄関口としても機能していたのである。

一方、第5師団の一部は、歩兵第42連隊長の安藤忠雄大佐率いる安藤支隊としてパッターニーとテーパーに上陸した¹²。パッターニーに4隻、テーパーに2隻向かった支隊は、8日2時半頃それぞれ目的地に上陸したが、その後パッターニーではタイ側の抵抗に遭い、9時40分にタイ側

図2 ソンクラー発の軍事輸送車両数の推移 (第1期) (単位:両)



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

が降伏するまで衝突が続いた[Ibid.: 228]。どちらの部隊も飛行場を確保したのち、ベートン国境からマラヤに進軍することとなり、ヤラー経由で国境に向けて進んでいった。日本軍の進軍を阻止するために英軍がベートンの国境からタイ側に侵入しており、10日から英軍との衝突が始まった。日本軍は徐々に英軍を押し戻し、14日にはベートンに到達し、15日10時に国境を越えてマラヤに進軍していった[Ibid. 230-231]。

パッターニーでもタイ側の政府機関のほとんどが日本軍の宿泊所として占領され、状況はソンクラーに似ていた¹³。バンコクから派遣されたルアン・サワットロンナロンはパッターニーの歩兵第42大隊の駐屯地に駐留している日本軍と12月23日に会見し、日本側と交渉して県庁と郡役所の返還を認めさせていた。被害もソンクラーと同様に大きく、警官6人、青年義勇兵 (Yuwachon Thahan) 5人、文民公務員5人、住民9人、

柿崎 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)

兵24人の計49人が死亡した¹⁴。また、日本軍がベートン方面に進軍する際に市内の自動車を多数接収し、使用可能な自動車はわずか3台しか残っていなかった。

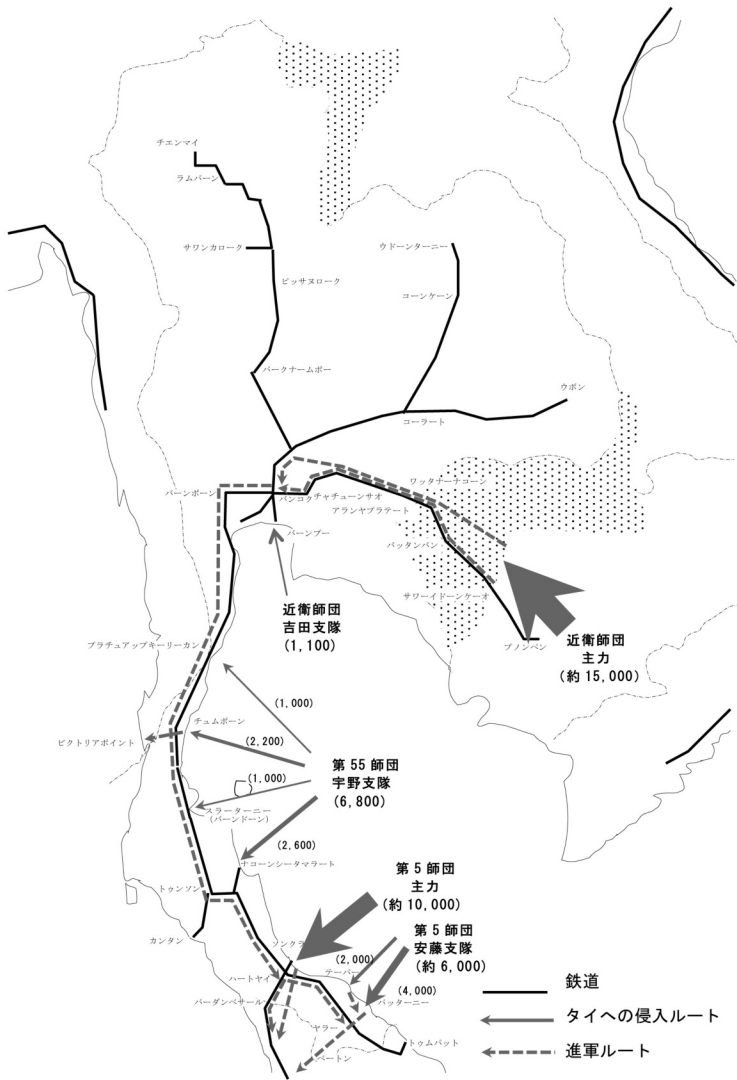
(3) タイ側との衝突

マレー進軍部隊のマレー半島での上陸箇所は上述した3ヶ所とコタバールであったが、他にも4ヶ所で別の日本軍が上陸した。これらの部隊は第15軍に属する第55師団の歩兵第143連隊長宇野節大佐が率いる宇野支隊であり、図3のようにプラチュアップキーリーカン、チュムポーン、スラターニー、ナコーンシータマラートが上陸地点であった。輸送船はナコーンシータマラートとチュムポーンが2隻ずつ、その他が1隻ずつであり、支隊の主力はチュムポーンへ向かった[Ibid.: 234]。いずれの部隊も主要な目的はマレー進攻作戦を支援するための飛行場の確保であったが、各上陸地ではタイ側との戦闘が発生した。

プラチュアップキーリーカンでは8日4時20分頃に日本軍は上陸を開始したが、すぐにタイ側から攻撃を受け始めた[Ibid.: 237]¹⁵。ここでは第5飛行小隊(Kong Bin Noi thi 5)、県警察署、駅の3ヶ所で日本側とタイ側の衝突が発生し、警察署と駅にいた警官隊は6時半には停戦の命を受けて停戦したが、飛行小隊は12時頃まで攻撃を続けていた¹⁶。この戦闘でタイ側では飛行小隊の兵37人、家族3人が死亡したほか、警官13人、文民公務員1人、住民5人の計59人が死亡した¹⁷。

チュムポーンでは8日5時に日本軍が上陸したのを住民が見つかり、チュムポーン郡長に報告した¹⁸。県知事はチュムポーン駐屯の第38歩兵大隊に連絡して兵の派遣を要請したほか、青年義勇兵、警官、住民を動員して日本軍が上陸した海岸方面に向かったが、県庁から3kmほど東のターナンサン橋付近で進軍してきた日本軍と衝突し、しばらく攻撃が続いた。その後10時50分に内務省からの電報で日本軍を攻撃せずに政府の交渉結果を待つよう指示が伝えられたため、日本側の司令官と会って交

図3 タイに侵攻した日本軍（開戦時）



出所：防衛研修所戦史室[1966]: 234、
陸戦史研究普及会編[1966]: 274-281より筆者作成

柿崎 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)

渉し、12時には戦闘が終了したという¹⁹。その後、自動車約20台で宇野大佐以下約1,500人の兵が市内に到着し、学校3校を宿舎に提供していた。チュムポーンでのタイ側の犠牲者はそれほど多くはなく、死者はタイ兵1人、警官3人、住民1人の計5人であった。

スラターニーでの日本軍の上陸は、他の上陸地点よりも若干遅かった。スラターニーでは8日8時にナコーンシータマラート県警察から県内のナーサーン郡警察に入った電報で、パッターニーに日本軍が上陸した知らせが届いた²⁰。このため、県知事と県警察長がバーンドーンに日本軍が上陸した際の対応策の検討を始めたところ、日本軍がバーンドーンを目指してターピー川を遡上中であるとの情報が入り、警官隊が出勤して防衛線を築いて8時45分から双方の衝突が始まった。日本側の兵員の増強に伴い、徐々に防衛線は後退を余儀なくされたが、16時ようやくナコーンシータマラートの陸軍第6管区 (Monthon Thahan Bok thi 6) から電報が入り戦闘を止めるよう命じられたため停戦し、18時半には県知事らが日本側と会見し合意に至った²¹。この戦闘による犠牲者は、警官16人、文民公務員、教員、ボーイスカウト (Luk Sua) が5人、住民20人の計41人であった²²。

スラターニーでは部隊が飛行場を占領したほか、翌日の9日から16日まで物資の揚陸作業が行われた。これらの物資は軍需品、食料、石油であり、スラターニーの駅から鉄道で南に発送されていた²³。後述するように、宇野支隊の日本兵はこの後ビルマ攻略作戦に参加するためにバンコクに戻るるのであるが、マラヤ方面への物資も一緒に運んできていたのである。最終的に12月25日をもってスラターニーに上陸した日本兵はすべて鉄道で発ち、駐屯する日本兵はいなくなった²⁴。

ナコーンシータマラートでも日本軍の上陸より先に、他県での日本軍の情報が入ってきた。8日6時半にナコーンシータマラートの郵便局長からの知らせで、パッターニーとソンクラーに日本軍が上陸したとの情報が伝えられた²⁵。その後、9時には内務省からの電報で日本軍に抵抗

しないよう命が来たが、既に陸軍第6管区では上陸してきた日本軍への攻撃を開始し、戦闘状態となっていた。このため、県知事が内務省からの電報の写しを陸軍第6管区司令官に送り、10時半に戦闘は終了した。その後、ナコーンシータマラートに上陸した日本軍はタイ軍の駐屯地を使用することになり、追い出されたタイ兵が市内に移動してきたことから、寺3ヶ所、学校2ヶ所をタイ兵とその家族の宿泊所として提供し、計3,000人分の炊き出しを行った²⁶。ナコーンシータマラートでの犠牲者は、兵40人、住民5人の計45人であった²⁷。

このように、マレー半島では計7ヶ所で日本軍が上陸を行ったが、タイ側の上陸が得られる前に上陸が行われたことからタイ側との武力衝突が発生し、タイ側だけで計222人の犠牲者を出すことになった。ピブーン首相の「雲隠れ」によってバンコクでの日本軍の通過受け入れの決定が遅れた上、通信事情の悪化でバンコクからの指示が各県に届くまでにさらに時間を要したことが、このような結果をもたらしたのであった。

(4) マレー半島の南下

一方、仏印からバンコクに入った近衛師団は、12月11日の南方軍命令で本来の所属である第25軍に復帰することになったが、復帰の時期については第15軍と第25軍の司令官が協議して決めることになっていた[陸戦史研究普及会編 1966: 130]。第15軍の隷下の部隊は第55師団と第33師団であったが、開戦時においては前者が仏印からタイに向けて陸路で移動中、後者もまだ中国にいる状態であり、タイには近衛師団と第55師団の宇野支隊しか到着していなかった[陸戦史研究普及会編 1968: 18]。このため、第15軍は第55師団が到着するまでは近衛師団の主力はバンコクに残すことにし、歩兵第4連隊長正木宣儀大佐の率いる正木部隊のみをまずマラヤへ向けて出発させることにした[陸戦史研究普及会編 1966: 131]。

正木支隊は12月11日からバンコクを出発し、鉄道でハートヤイに向か

柿崎 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)
った[防衛研修所戦史室 1966: 269-270]。ハートヤイでこの部隊はパターンニーに上陸した安藤支隊の進出ルートでベートンに向かうよう命じられ、部隊はそのままヤラーまで鉄道で移動し、そこからベートンに向かって前進を開始した。正木支隊は安藤支隊の後を追ってベートンに向かい、17日にベートンに到着し、その後マラヤに進出していった。なお、12月17日以降近衛工兵聯隊、近衛軸重兵連隊、近衛衛生隊の各主力を同じルートでヤラーに派遣し、正木支隊長の指揮下に入れた[Ibid.: 271]。

近衛師団の主力部隊は、12月21日から1月上旬までの間に逐次マラヤに向けて転進を始めていった。近衛部隊はソクラーのやや北を通る北緯7度20分の線を通じた時点で第15軍から第25軍の隷下に復帰した[Ibid.: 271]。これらの部隊は正木支隊とは異なり、ソクラーに上陸した第5師団と同じくハートヤイからサダオやパーダンベール経由でマラヤへ向かっていった。このうち、1942年1月4日からバンコクを出発し始めた近衛歩兵第5連隊と近衛野砲兵連隊の主力は、バンコクからハートヤイまで鉄道で向かい、その先は自動車でアロースターに向かっていた[Ibid.: 358]。

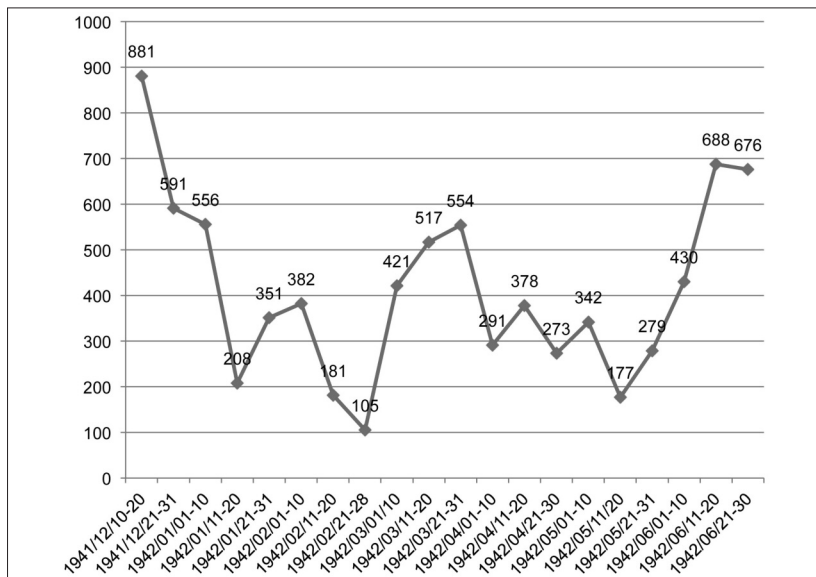
上述したように近衛師団は自動車化師団であったことから、本来は自動車で進軍することが可能であり、仏印からバンコクまでは自動車で移動してきたのであった。ところが、バンコクからマレー半島を南下してマラヤに向かう際には、自動車が通行可能な道路がなかったことから鉄道に依存せざるを得なかったのである。バンコクから南下する南線の軍用列車は開戦翌日から運行を開始していたが[柿崎 2010: 53]、初期の南線の軍用列車の主要な顧客はこの近衛師団であった。

また、これらの主力部隊がハートヤイから自動車でマラヤへ向かったのは、タイ側の車両を極力バンコクに戻すためであったと思われる。タイ側によるマラヤ残留車両の返還要求は1942年3月から本格化するが、タイの車両がマラヤに向かっても一向に戻ってこないという不満は既に1941年12月中から噴出していった。この時期にはまだマラヤの貨車の使用

は始まっておらず、南下していく軍用列車は事実上タイの車両のみで構成されていた。このため、日本側も自動車で移動可能な部隊の輸送については、ハートヤイから先を自動車輸送とすることでタイの鉄道車両の使用を極力抑えようとしていたものと思われる。

図4は、バンコクからハートヤイへ向かった軍事輸送の車両数を示したものである。これを見ると、正木支隊がバンコクからヤラーに向かい始めた12月中旬が最も輸送両数が多く、1月中旬に一旦輸送両数が200両まで減少することから、この間が近衛師団の部隊輸送が集中した時期であったことが分かる。その後2月末までその輸送量が少ない状態が続いているが、この間は次に述べるビルマ攻略のための北線での軍事輸送が集中したためである。そして、5月に入って再び増加して6月には600両を越えているのは、5月下旬から始まったバンコクからマラヤへ

図4 バンコク発ハートヤイ着の軍事輸送車両数の推移（第1期）（単位：両）



注：始発駅の発車日を基準としている。

出所：図1に同じ、より筆者作成

柿崎 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)

の米輸送と、北線からシンガポールへの軍需品輸送のためと思われる²⁸。

このように、開戦直後から始まった南線を南下する軍用列車の最初の顧客は、マレー戦線に参加するための近衛師団の輸送であった。日本軍はマレー半島の7ヶ所に上陸したが、その後マレー半島を南下する日本兵が多数出現したのであり、この縦貫輸送がこの後もタイにおける日本軍の軍事輸送の中心となっていくのである。

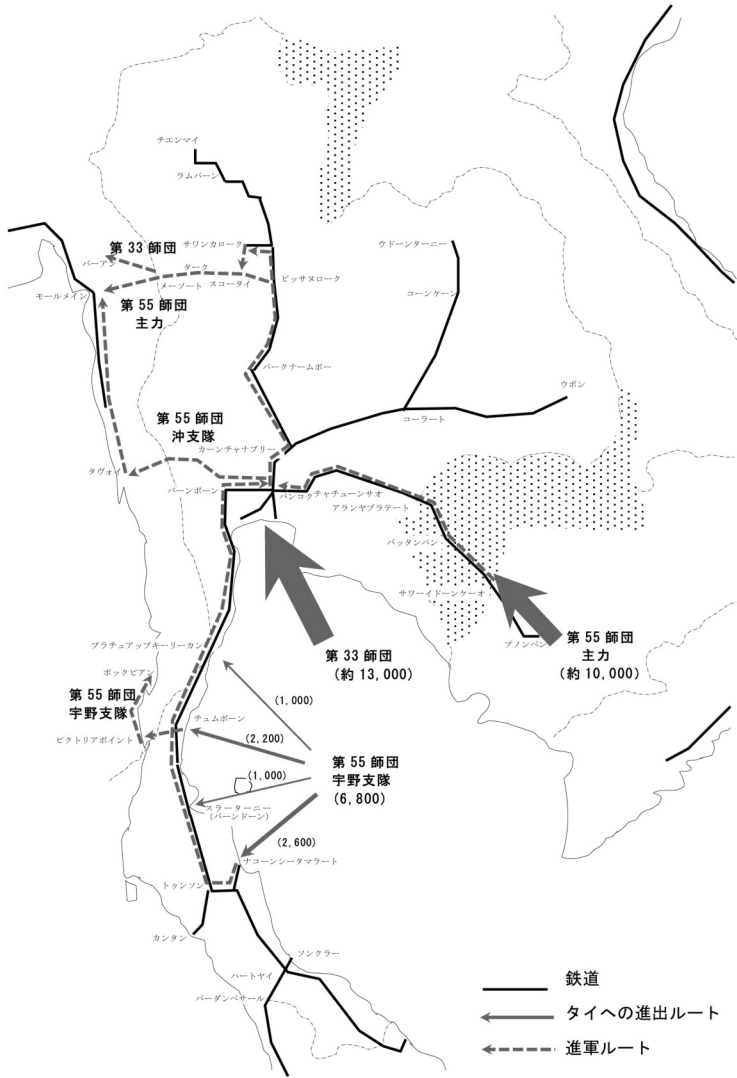
2. ビルマ攻略作戦

(1) ビルマへの進軍の開始

上述したように、当初タイを安定確保することを求められた第15軍はバンコクに入ったが、本来の主要な任務はその後のビルマ攻略作戦の準備を行うことであった。そしてタイが日本軍の通過を認めたことから、日本軍はビルマへの進軍を本格的に進めることにした。1941年12月11日に、南方軍は第15軍に対してモールメインなどビルマ南部の敵の航空基地を占領するよう命を出した[防衛研修所戦史室 1967: 71-72]。これは、マレー進攻作戦に際して英軍の飛行機がビルマの飛行場から飛来して日本軍の進軍を妨げる恐れを払拭する狙いがあった。

ビルマの飛行場の確保については、実は最南端のビクトリアポイントの飛行場が最初に日本軍によって占領されていた。マレー半島の4ヶ所に上陸した宇野支隊のうち、主力のチュムポーンに上陸した部隊は、チュムポーンからクラ地峡を越えてクラブリーへ向かい、ビクトリアポイントを占領することになっていた (図5参照)。日本軍は上陸翌日の12月9日からクラブリーへの進軍を開始し、11日には宇野大佐もクラブリーに向かった²⁹。13日までに宇野支隊の兵はほとんどがクラブリーへ向かい、代わりにバンコクから別の警備部隊がチュムポーンに入ってきた。一方、宇野支隊は14日にクラブリー川対岸のビルマ領マリワンに上陸し、同日中にビクトリアポイントを占領した[防衛研修所戦史室 1966: 239-

図5 ビルマ攻略作戦



出所：防衛研修所戦史室[1966]: 234、
防衛研修所戦史室[1967]: 81-96より筆者作成

240]。宇野支隊はさらに約150km北にあるポックピアンを占領するために軍勢を19日に海路で派遣し、同地の飛行場を占領した[Ibid.: 240]。このように、日本軍が最初にビルマで占領したのは、ビクトリアポイントであった。

一方、モールメイン攻略を命じられた第15軍は12月20日に命を出し、ビルマへの攻撃ルートとしてピッサヌロックからターク経由でモールメインへのルートと、バーンポンからカーンチャナブリーを經由してタヴォイへ至るルートを採用し、第55師団の主力は前者を、同師団の歩兵第112連隊第3大隊は沖作蔵中佐を長とする沖支隊を構成して後者を進むことになった[防衛研修所戦史室 1967: 80-81]。どちらのルートも当時は自動車が通行可能な道路はなく、日本軍の進軍のためには道路整備が不可欠であった。このため、日本側は早くも12月8日にはタイ側に対して、この2つのルートに3か月以内に自動車が通行できるような道路を建設することを要請していた³⁰。この道路整備の要請については、12月13日にタイ国軍司令官との間に締結された日泰共同作戦要綱にも盛り込まれ、タイ軍が速やかにターク～メーソート間、カーンチャナブリー～ボンティー間の道路を改修するよう求めていた[Ibid.: 63-64]。

どちらのルートも道なき道を進むものであったが、カーンチャナブリー経由のほうが距離的には近いことから、先にビルマに入ったのは沖支隊のほうであった。バンコクからバーンポンまでは鉄道で、その先はカーンチャナブリーまで自動車が使用可能であり、12月11日には早くも日本兵200人がカーンチャナブリーに入ってきた³¹。この日本軍はその後カーンチャナブリーで宿舎を建設していたことから、進軍する部隊のための準備を行うための部隊であったものと思われる。その後、15日に200人の日本兵がバーンポンから到着し、19日の早朝にカーンチャナブリーを発った³²。県では馬7頭と食料を積んだ船を提供し、道路整備を担当していた自治土木局 (Krom Yotha Thetsaban) の技師と郡職員を道案内に提供していた。その後、27日にも日本兵600人が自動車であ

し、29日に国境のボンティーに向けて出発し、同日さらに1,000人がバンコク方面から到着していた³³。この後日本軍が到着したとの報告が途絶えるので、おそらくこの2,000人ほどの日本兵がカーンチャナブリーからタヴォイへ向かった総勢であったと思われる。

カーンチャナブリーから先はしばらくクウェーノイ川の水運が利用可能であるが、途中のサイヨークから先は山越えの区間となり、家畜が徒歩でしか通過できなかった。沖支隊の一行は1942年1月4日に国境を突破してビルマに入り、15日に最寄りの町ミッタを占領した後、19日にタヴォイに到着していた[Ibid.: 87]。沖支隊が通過後も若干の日本兵はカーンチャナブリーに残って駐屯を続けたようであり、その後まもなく泰緬鉄道建設のために日本兵が多数駐屯することになる³⁴。

(2) モールメインへの進軍

一方、ターク～メーソート経由の進軍ルートは、より多くの部隊が通過することになり、しかも自動車も通行できるように整備する必要があったことから、実際の進軍は遅れることになった。1941年の時点ではサワンカローク～スコータイ～ターク間の国道は既に完成していたが、ピッサヌローク～スコータイ間、ターク～メーソート間の国道は建設中であり、前者こそ工事はそれなりに進捗していたが、後者は事実上未着工の状況であった。1941年の時点でサワンカローク～スコータイ～ターク間道路（延長118km）は、途中のスコータイまでの36kmが舗装道路であり、ピッサヌローク～スコータイ間は延長58kmのうち20kmが完成、ターク～メーソート間道路は延長135kmのうちわずか6kmが建設中でしかなかった[TLK (1941-1948): 163]³⁵。

この道路建設はタイ側が行うことになっていたが、日本側の協力によって2月中旬までに自動車の通行が可能となる程度に整備された。タイ側は陸軍、道路局技師と数千人の作業隊を動員してターク～メーソート間の道路整備を行っていたが、工事は予定より大幅に遅れていた。こ

柿崎 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)

のため、日本軍は第55師団歩兵部隊をターク付近の工事に、同師団工兵連隊を最難関のベック山付近の工事に投入することになり、日本軍の協力により建設工事は急速に進んでいった[工兵第三十三聯隊戦記編纂委員会編 1980: 129-130]。この間は急峻な山脈を越えるため工事は難航したが、2月13日にはタークからメーソートまで自動車の通行が可能となった³⁶。

このルートでビルマを目指したのは、第55師団の主力と第33師団であった。第55師団は12月11日から仏印のハイフォンからサイゴンへと鉄道移動を開始し、サイゴン、プノンペン経由でバンコクを目指していた[防衛研修所戦史室 1967: 69]。しかし、プノンペンから先はマラヤ方面への輸送が優先され、鉄道の輸送力も不足したことから無秩序な移動を強いられていた。第55師団の主力がバンコクに集結を終えたのは12月27日であった[Ibid.]。一方、第33師団は中国から来る部隊であり、12月15日に7隻の輸送船に分乗して上海を発って一旦馬公に向かい、第15軍、第25軍の直屬部隊の乗船する船と合同で約50隻の船団を作って31日に馬公を出発し、途中でソクラーに向かう船団と分かれて1月10日にバンコクに到着した[Ibid.: 78]。このため、1941年12月末から1月にかけて、これらの部隊は続々とバンコクから北上していくことになったのである。師団の構成人員から推測すると、仏印から鉄道で入ってきた第55師団主力は約1万人、船でバンコクに入った第33師団は約1万3,000人の規模であったものと思われる。

これらの部隊は、バンコクから北線でピッサヌロークとサワンカロークを目指すことになった。北線での最初の軍用列車は12月19日にドーンムアンからサワンカロークへ向けて運行されており、以後軍用列車が続々と北へ向かっていくことになった[柿崎 2010: 54]。表1はピッサヌロークとサワンカロークに到着した軍事輸送の車両数を示したものである。これを見ると、輸送の最盛期は1月上旬であり、1,500両を越えていたことが分かる。2月に入って輸送車両数は一旦減少するが、3月上

表1 ピッサヌローク・サワンカローク着軍事輸送量の推移(第1期)(単位:両)

期間	ピッサヌローク	サワンカローク	計
1941/12/11-20	-	32	32
1941/12/21-31	801	-	801
1942/01/01-10	1,545	-	1,545
1942/01/11-20	913	441	1,354
1942/01/21-31	924	142	1,066
1942/02/01-10	652	234	886
1942/02/11-20	316	545	861
1942/02/21-28	145	657	802
1942/03/01/10	316	1,193	1,509
1942/03/11-20	261	731	992
1942/03/21-31	223	303	526
1942/04/01-10	238	54	292
1942/04/11-20	21	26	47
1942/04/21-30	5	87	92
1942/05/01-10	172	121	293
1942/05/11/20	1	-	1
1942/05/21-31	-	-	-
1942/06/01-10	-	-	-
1942/06/11-20	2	3	5
1942/06/21-30	-	-	-
計	6,535	4,569	11,104

注:始発駅の発車日を基準としている。
出所:図1、図2に同じ、より筆者作成

旬に再び1,500両に到達している。その後4月に入ると両駅に到着する車両数は大幅に減少し、5月初旬を最後に到着が終了していることが分かる。

到着駅を見ると、12月から1月にかけてはピッサヌローク着が圧倒的に多くなっているが、2月に入るとサワンカローク着の比率が高まり、3月初旬に到着量が大きく増えた際にはサワンカロークが中心になっていることが分かる。サワンカロークのほうがタークにより近く、自動車輸送の距離は短縮することができるが、距離的には遠回りになるとともに、サワンカローク支線の輸送力も低かった。このため、初期においてはピッサヌローク着が主流であったが、自動車の節約のためにサワンカロークの使用が増えたものと思われる。

柿崎 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)

バンコクからの日本軍の北上が12月19日から始まったことで、ピッサヌロークとサワンカロークからメーソートに向かうルートを多数の日本兵が移動することになった。12月20日には日本兵80人がタイ人労務者200人を連れてサワンカロークに到着したとの報告がスコタイから入っており、これがスコタイに入ってきた最初の日本兵であったと思われる³⁷。翌日にはピッサヌロークから自動車で日本兵80人が到着し、同日中にピッサヌロークに自動車15台を派遣して日本兵の輸送にあたるよう求めていた³⁸。タークでは12月24日に初めて日本軍が入ってきたようで、この日から翌年2月11日まで計21回学校など11か所の施設を宿舎として提供した³⁹。また、日本側はこの間の輸送のために牛4,000頭、馬800頭の調達をタイ側に要請し、タイ側はピッサヌロークと近隣の県での調達に便宜を図るよう各県に指示することにした⁴⁰。

実際の日本軍の進軍は、ターク～メーソート間道路の建設中からすでに始まっていた。12月20日以降サワンカロークやピッサヌロークに到着した日本軍は、まず自動車や徒歩でタークを目指した。その先は、第55師団の歩兵第112連隊第2大隊長の山本政雄中佐の指揮する先遣隊が12月28日にメーソートに向かうよう命じられ、最初に山越えを開始した[防衛研修所戦史室 1967: 84]。ターク～メーソート間の進軍は困難を極め、牛や馬は逃亡したり谷底に転落したりして、その数を大幅に減らしていた。先遣隊は1月中旬にもメーソートに到着し、第55師団長の竹内寛中将も1月17日にはメーソートに到着した[Ibid.: 86]。そして20日早朝に国境のムーイ川を越え、ビルマ側のミャワッディに侵入したのである。日本軍はそのまま西進を続け、1月31日にはモールメインを確保するに至った。なお、後発の第33師団は同じルートで第55師団の後を追ったが、モールメインの北のパーアンでサルウィン川を渡るよう命じられ、2月3日に先遣隊がパーアンに入った[Ibid.: 95-96]。

(3) 航空部隊の展開

ビルマ攻略作戦を行うに当たり、日本軍はタイ国内の飛行場を対ビルマ航空作戦のために使用することになった。タイには開戦とともに第10飛行団がドーンムアンに入り、司令部を設置した。飛行団は中部と北部の飛行場の整備を計画し、ロップリー、ピッサヌローク、ナコーンサワン、ターク、ラムパーン、チエンマイの各飛行場を偵察し、タイ側に対して飛行場の整備を要求していた[防衛研修所戦史室 1970: 292-293]。この要請を受けてピッサヌロークやタークではタイ側が飛行場の拡張工事を始めていたが、日本側が期待するほど十分な整備はできなかった。1941年末までに、第10飛行団司令部と独立飛行第70中隊はラムパーンに、飛行第31戦隊はピッサヌロークに入った[Ibid.: 574]。

その後、日本軍はフィリピンで使用していた第5飛行集団をタイに移転することになり、1942年1月中旬にドーンムアンを始めナコーンサワン、ピッサヌローク、ラムパーン、チエンマイ、タークに部隊を展開させた[Ibid.: 577-583]。このうちドーンムアン、ナコーンサワン、ピッサヌローク、ラムパーンには戦闘機が常駐し、チエンマイとタークには地上部隊のみが配備された⁴¹。その後、ラムパーンにあった第10飛行団司令部は3月にビルマのムドンに前進したが、代わりに第7飛行団司令部がラムパーンに入った[Ibid.: 606, 694]。チエンマイにも戦闘機が配備され、4月の時点では第5飛行集団の戦闘機の配置はドーンムアン、ナコーンサワン、ラムパーン、チエンマイの4ヶ所となっていた[Ibid.: 716]⁴²。ピッサヌロークにあった飛行第31戦隊は3月20日にビルマのムドンに移動していた[Ibid.: 695]。

ナコーンサワンの飛行場は市外の南のノンプリンに位置していたことから、日本軍の軍事輸送もノンプリン駅を利用して行われていた。表2を見ると、ノンプリン着の軍事輸送は1月中旬から始まり、1月下旬から2月上旬にかけて多くなっていたことが分かる。ナコーンサワンには1941年12月10日に日本兵32人が初めて到着し、イギリスのボル

柿崎 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)

表2 ノーンプリン・ラムパーン・チエンマイ着軍事輸送量の推移 (第1期) (単位: 両)

期間	ノーンプリン	ラムパーン	チエンマイ	計
1941/12/11-20	-	-	23	23
1941/12/21-31	-	71	27	98
1942/01/01-10	-	32	17	49
1942/01/11-20	6	4	-	10
1942/01/21-31	165	13	-	178
1942/02/01-10	106	125	-	231
1942/02/11-20	26	41	87	154
1942/02/21-28	61	121	214	396
1942/03/01/10	15	95	54	164
1942/03/11-20	99	127	55	281
1942/03/21-31	176	361	53	590
1942/04/01-10	76	118	80	274
1942/04/11-20	131	171	165	467
1942/04/21-30	8	100	21	129
1942/05/01-10	182	-	1	183
1942/05/11/20	1	9	2	12
1942/05/21-31	1	3	1	-
1942/06/01-10	-	3	1	-
1942/06/11-20	-	5	1	6
1942/06/21-30	-	-	-	-
計	1,053	1,399	802	3,245

注: 始発駅の発車日を基準としている。

出所: 図1、図2に同じ、より筆者作成

ネオ社とボンベイビルマ社の事務所を捜索して資産の接収を行った。その後、飛行場の状況を調査し、飛行場に日本兵の宿舎を作るよう求めていた⁴³。県によると、1942年2月20日までに日本軍のために計41棟の建物を建設したという⁴⁴。そのうち31棟が飛行場周辺に建設されていたことから、これは航空部隊向けの建物であったことが分かる。ナコンサワンは日本の航空部隊の拠点の1つとなったが、これはロップリーの飛行場が小さいために代替として活用することにしたためであった[Ibid.: 580]。

ラムパーンにはより多くの日本軍の軍事輸送が到着していた。表2のように、ラムパーンでは1941年12月下旬から軍事輸送の到着が始まり、翌年4月まで続いていたことが分かる。最盛期は3月であり、3月下旬

の到着が361両と最も多くなっていた。表中の3つの駅の中でも、もっとも到着車両数が多かったのがラムパーンであった。ラムパーンに日本兵が最初に入ったのは1941年12月16日であり、彼らは飛行場の視察のために訪れていた⁴⁵。その後21日に再び日本兵がラムパーンの飛行場の視察に訪れ、600人分の宿舎の調達をタイ側に依頼していた⁴⁶。そして24日に日本兵300人がラムパーンに到着し、常駐を始めていた⁴⁷。ラムパーンの飛行場は当初滑走路の長さは600mしかなかったが、日本軍の要請で4回ほど拡張して1,400mとなった⁴⁸。このための労働力の提供は、当初はラムパーンとハンチャットの住民が無償奉仕で行ったが、2回目以降は日本軍が1日75サタンで雇用して行った。

チェンマイでは表2のように1941年12月中に軍事輸送が見られ、一旦輸送が途絶えた後に翌年2月中旬から再び到着が見られ、最盛期は2月下旬であったことが分かる。上述のように、当初チェンマイの飛行場には地上部隊のみが配置されたが、3月には戦闘機も配置されているのでそれに関連して2月に入って再び輸送が発生したものと考えられる⁴⁹。チェンマイに日本兵が入ってきた正確な時期は分からないが、1941年12月8日の時点で在チェンマイ領事館の職員が県知事と会談しており、日本側はイギリスの攻撃を警戒するために至急日本軍を1～2大隊派遣すると説明していた⁵⁰。

タークの飛行場も、日本軍の進軍ルート上の飛行場として利用された。タークの飛行場は当初幅100m、長さ800mであったが、日本軍の要請で長さ1,202m、幅400mに拡張した。この飛行場の拡張作業は1942年1月9日から開始し、ターク～メーソート間道路工事の労務者と合わせて、計8,975人の労務者を調達していた⁵¹。第15軍の飯田司令官も1月27日に飛行機でタークに到着し戦闘司令所をタークに進めたが、2月3日にはバンコクに戻っていた⁵²。

このように、ビルマ攻略作戦のための航空部隊の展開は、進軍ルート上のナコーンサワン、ピッサヌローク、タークのみならず、ラムパーン、

柿崎 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)

チェンマイといった北部の都市にも及んでいた。このため、進軍ルートとは関係ないにもかかわらず、開戦直後の第1期から北部に該当する北線3区間へ向けても軍事輸送が発生していたのである。

(4) 進軍ルートからの撤退

日本軍のビルマへの進軍に伴い、進軍ルート上の主要都市には日本兵が駐屯することになった。このため、タイ側では駐屯地の日本軍と現地の地方統治機関との連絡手段として、合同小委員会 (Anukammakan Phasom) を設けることにした。この合同小委員会の役割はバンコクに置かれた合同委員会 (Khana Kammakan Phasom) の地方版としての性格をもつもので、タイ側は県知事と陸軍県司令官 (Phu Banchakan Changwat Thahan Bok) が、日本側は現地の日本軍司令官が代表となり、日本側からタイ側への様々な要望を伝える場となった。この小委員会は1942年1月31日の野戦軍命令でまずソクラー、カーンチャナブリー、ピッサヌロークの3ヶ所に設置され、次いで2月18日の野戦軍命令でチェンマイ、ラムパーン、スコータイ、ターク、ナコーンサワンの5ヶ所に追加で設置された⁵³。すなわち、これらの県には日本兵が少なからず駐屯していたことを意味しており、ビルマ攻略ルート沿いにはナコーンサワン、ピッサヌローク、スコータイ、タークに日本軍が常駐していたことを意味した。

ところが、第55師団と第33師団のビルマへの移動が終わり、残っていた物資の輸送も終わると、ターク～メーソート道路経由の輸送は終了することになった。これは1942年3月8日にランゲーンが日本軍によって陥落したことで、シンガポールとランゲーンの間海上輸送ルートが使用可能になったためであった。これまで日本軍は英軍による爆撃を警戒してインド洋側からの海上輸送を大々的には行ってこなかったが、2月にシンガポールが、3月にランゲーンが陥落したことでビルマへの海上輸送ルートの安全性が高まったのである。このため、日本軍はビルマ輸

送作戦（U作戦）と称するシンガポールからビルマへの海上輸送作戦を計画し、3月19日に32隻の船団がシンガポールを出港したのを皮切りに、4月28日に第4次輸送船団がラングーンに到着するまで、のべ134隻による部隊と物資の輸送が実施されたのである[防衛研修所戦史室 1967: 241-242]。

このため、自動車の通行は可能となったものの、険しい山脈を横断するターク～メーソート間道路経由の輸送ルートは急速にその存在意義を低下させることになった。ビルマには第55師団、第33師団に次いで日本から第56師団を派遣することになっており、2月末から3月初めまでに2つの船団で計13隻がサイゴンに到着した[Ibid.: 239]。当初この先船は第33師団の輸送と同じくバンコクに入り、第33師団と同様にターク～メーソート間道路を徒歩行軍でビルマに向かう予定であったが、この間の移動に時間がかかるのと戦力の低下の懸念もあることから、急遽シンガポール経由でラングーンまで船で向かうことになり、3月25日にラングーンに到着していた[Ibid.: 240]⁵⁴。

さらに、次に述べるようにタイとビルマを結ぶ鉄道建設も計画され始めたことから、ターク～メーソート間道路は完全に不要となった。1942年5月末から6月初めに北線沿線の合同小委員会を視察したチットチャノック（Chitchanok Kridakon）によると、メーソートからバンコクに向けて進軍ルート上の日本兵が撤退中であり、メーソート、サワンカローク、スコタイでは日本兵はほぼ撤退を完了していた⁵⁵。タークでは4月末から日本兵は自動車で物資をピッサヌローク方面へと運び出して撤退を始め、5月28日に最後の日本兵が去っていた⁵⁶。ピッサヌロークでは6月初めの時点で100～200人の日本兵がまだ残っていたが、6月20日までにはすべて撤退するとタイ側に伝えていた⁵⁷。

また、航空部隊もほとんどが撤退することになった。ビルマ戦線の北上に伴い、タイ北部に駐屯していた航空部隊は、大半がビルマへと移動した。1942年4月にはラムパーンに司令部のあった第7飛行団がビルマ

柿崎 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)
へと移動し、チェンマイの飛行第64戦隊、ラムパーンの飛行第12戦隊、
ナコーンサワンの飛行第98戦隊もその後相次いで移動し、タイ国内には
一部の地上部隊のみが残された[防衛研研究所戦史室 1970: 715]⁵⁸。ナコー
ンサワンにいた航空部隊は、5月30日までにほとんどが他所へ移動する
ことになり、県合同小委員会が送別会を開いて日本側に確認したところ、
ナコーンサワン飛行場は雨季の間は浸水するために使用ができないため
に移転するとし、雨季明けの10～11月にはマラヤから部隊が再び駐屯に
来るかもしれないと回答していた⁵⁹。日本軍は5月26日から県外への移
転を始め、6月12日には全員退去した⁶⁰。チェンマイとラムパーンの日
本兵も数を減らし、6月初めの時点でそれぞれ30人、50人程度でしかな
かった⁶¹。

このように、ビルマ攻略作戦の終了によって北線経由の軍事輸送の必
要性もなくなり、沿線の飛行場に展開していた航空部隊も戦況の進展と
ともにビルマに移転したことから、北線沿線の日本兵の数は大幅に減少
した。これにより、北線による日本軍の軍事輸送はしばらく途絶えるこ
とになったのである。

(下に続く)

(本論は平成25年度科学研究費助成事業の成果の一部である)

註

- 1 飯田中將については、未里 [2009]を参照のこと。
- 2 先遣隊は岩畔豪雄大佐の指揮する歩兵第5連隊第1大隊基幹の部隊であ
った。
- 3 日本側の資料では時刻はすべて日本時間で記載されているが、本論で
はタイ時間（日本時間より2時間遅れ）で表記する。
- 4 NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/17 “Khana Krommakan Changwat Phibun
Songkhram Thung Palat Krasuang Mahat Thai. 1941/12/17” 知事が

日本軍に拘束された際に、既にタイ側の警察長も日本軍に拘束されていた。ピブーンソンクラーム県は仏印から回復した「失地」に新設された県であり、ピブーン首相の名前が県名に採用された。

⁵ Ibid. クラン川は現在カンボジアのシエムレアップ州とバンテアイミヤンチェイ州の境となっているクララン川のことと思われる。

⁶ 残る2つの自動車化師団のうち、第5師団は後述するマレー半島に上陸し、近衛師団とともにマレー進攻作戦に参加した。

⁷ NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/17 “Khaluang Pracham Changwat Samut Prakan Thung Palat Krasuang Mahat Thai. 1941/12/24”

⁸ 防衛研 南西一泰仏印4「泰国進駐とピブン首相」

⁹ NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/17 “Khaluang Pracham Changwat Samut Prakan Thung Palat Krasuang Mahat Thai. 1941/12/24”

¹⁰ NA Bo Ko. Sungsut 2/11 “Ramnarong Thung Ratthamontri Wa Kan Krasuang Mahat Thai (Thoralek). 1941/12/23” この調査団は12月15日にバンコクを出発し、プラチュアアップキーリーカン以南の南部の状況を調査し、27日にバンコクに戻った。

¹¹ NA [2] So Ro. 0201. 98/12 “Luang Sawatronnarong Kho Prathan Krap Rian Phana Nayok Ratthamontri. 1941/12/30 ”

¹² 日本側はタペーと呼称していたが、地図から確認する限り現在のソンクラーム県テーパー郡のことと思われる。テーパーに上陸した部隊は同地の飛行場を確保することが主目的であった。

¹³ Ibid. “Sawatronnarong Thung Phana Than Nayok Ratthamontri (Thoralek). 1941/12/24”

¹⁴ NA [2] So Ro. 0201. 98/12 “Luang Sawatronnarong Kho Prathan Krap Rian Phana Nayok Ratthamontri. 1941/12/30 ”

¹⁵ タイ側によると衝突は3時頃から始まったという[NA [2] So Ro. 0201. 98/12 “Luang Sawatronnarong Kho Prathan Krap Rian Phana Nayok Ratthamontri. 1941/12/30 ”]。

¹⁶ NA [2] So Ro. 0201. 98/12 “Luang Sawatronnarong Kho Prathan Krap Rian Phana Nayok Ratthamontri. 1941/12/30 ”

¹⁷ Ibid.

¹⁸ NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/5 “Khaluang Pracham Changwat Chumphon Thung Ratthamontri Wa Kan Krasuang Mahat Thai. 1941/12/19”

¹⁹ Ibid.

²⁰ NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/17 “Khana Krommakan Changwat Suratthani Thung Palat Krasuang Mahat Thai. 1941/12/14”

²¹ Ibid.

²² NA [2] So Ro. 0201. 98/12 “Luang Sawatronnarong Kho Prathan Krap Rian Phana Nayok Ratthamontri. 1941/12/30 ”

²³ NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/17 “Saritsaralak Thung Palat Krasuang Mahat Thai (Thoralek). 1941/12/20”

²⁴ Ibid. “Saritsaralak Thung Palat Krasuang Mahat Thai (Thoralek). 1941/12/25”

²⁵ NA Bo Ko. Sungsut 2/7 “Khana Krommakan Changwat Nakhon Sithammarat Thung Palat Krasuang Mahat Thai. 1941/12/20”

²⁶ Ibid.

²⁷ NA [2] So Ro. 0201. 98/12 “Luang Sawatronnarong Kho Prathan Krap Rian Phana Nayok Ratthamontri. 1941/12/30 ”

²⁸ 日本軍はビルマへ進軍した部隊の物資を輸送するために、一旦ピッサヌロークやサワンカロークまで輸送しながらビルマに運びきれなかった物資を鉄道でシンガポールまで運び、そこから船でビルマに送るために、1942年5月末にタイ側に対して計530両の貨車を使用したいと要請していた。

²⁹ NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/5 “Charunprasat Thung Mahat Thai. (Thoralek thi 10358). 1941/12/09” , “Charunprasat Thung Mahat

Thai. (Thoralek thi 1038). 1941/12/11”

³⁰ NA Bo Ko. Sungsut 1. 12/20 “Banthuk Raingan Kan Prachum Rawang Kongthap Thai lae Kongthap Yipun. 1941/12/08”

³¹ NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/21 “Songsarakan Thung Mahat Thai (Thoralek thi 76). 1941/12/11”

³² Ibid. “Khaluang Pracham Changwat Kanchanaburi Thung Palat Krasuang Mahat Thai. 1941/12/19”

³³ Ibid. “Songsarakan Thung Mahat Thai (Thoralek). 1941/12/27” , “Songsarakan Thung Mahat Thai (Thoralek). 1941/12/29”

³⁴ カーンチャナブリーには1942年1月末に県合同小委員会が設置されたことから、日本軍の駐屯が続いたものと思われる。

³⁵ ターク～メーソート間道路は正確にはワンチャオ～メーソート間道路であり、タークの南約30kmのワンチャオでピン川沿いに南北に延びる道路が川を渡ることから、ここが起点となっていた。

³⁶ NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/9 “Chiam Singburaudom Thung Phu Banchakan Tamruat Sanam (Thoralek thi 719). 1942/02/13”

³⁷ NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/17 “Naratraksa Thung Mahat Thai (Thoralek thi 11514). 1941/12/20” 日本兵は12月20日1時に到着したと書かれているが、最初の軍用列車は19日9時にドーンムアンを出発することになっていたので、時間的にはちょうど一致する。

³⁸ Ibid. “Naratraksa Thung Mahat Thai (Thoralek thi 11611). 1941/12/21”

³⁹ NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/34 “Khaluang Pracham Changwat Tak Thung Maethap Kongthap Phayap. 1942/03/18”

⁴⁰ NA [2] So Ro. 0201. 98. 1/2 “Kan Prachum Ruang Kan Chuailua Chaonathi Thahan Yipun Su Kho lae Ma nai Thongthi Changwat Phitsanulok Sukhothai Sawankhalok lae Amphoe Bang Rakam. 1941/12/24”

柿崎 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)

⁴¹ ドーンムアンには第5飛行集団司令部、第4飛行団司令部、飛行第8戦隊、飛行第14戦隊、ラムパーンには第10飛行集団司令部、独立飛行第70中隊、飛行第77戦隊、ナコーンサワンには飛行第50戦隊、飛行第62戦隊、ピッサヌロークには飛行第31戦隊がそれぞれ配置された[防衛研修所戦史室 1970: 583]。

⁴² ラムパーンには第7飛行団司令部と飛行第12戦隊、チェンマイには飛行第64戦隊、ナコーンサワンには飛行第98戦隊が配置されていた[防衛研修所戦史室 1970: 716]。

⁴³ NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/34 “Banthuk Kan Kratham khong Yipun nai Changwat Nakhon Sawan. 1942/02/19”

⁴⁴ Ibid. “Khana Kammakan Changwat Nakhon Sawan Thung Palat Krasuang Mahat Thai. 1942/02/21”

⁴⁵ NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/12 “Kasemprasat Thung Palat Krasuang Mahat Thai. (Thoralek thi 353). 1941/12/16”

⁴⁶ Ibid. “Kasemprasat Thung Palat Krasuang Mahat Thai. (Thoralek thi 381). 1941/12/21”

⁴⁷ Ibid. “Kasemprasat Thung Palat Krasuang Mahat Thai. (Thoralek thi 389). 1941/12/24”

⁴⁸ NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/34 “Khaluang Pracham Changwat Lampang Thung Maethap Kongthap Phayap. 1942/03/05”

⁴⁹ 2月のチェンマイ着の輸送は主にノンプリン発となっていることから、ナコーンサワンの航空部隊がチェンマイへ物資を輸送したと思われる。

⁵⁰ NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/8 “Banthuk Ruang Chaonathi Yipun Ma Phop Cheracha kap Khaluang Pracham Changwat. 1941/12/08”

⁵¹ NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/34 “Khaluang Pracham Changwat Tak Thung Maethap Kongthap Phayap. 1942/03/18”

⁵² NA Bo Ko. Sungsut 1. 12/66 “Yutthasaraprasit Thung Mahat Thai

(Thoralek thi 490). 1942/01/27”、NA Bo Ko. Sungsut 1. 13/30
“Sakonphadungket Thung Mahat Thai. (Thoralek thi 54). 1942/02/03”

⁵³ NA Bo Ko. Sungsut 2/3 “Anu Kammakan Phasom Pracham Changwat Tangtang.” その後、8月には南部のラノン、パンガー、プーケット、クラビーにも合同小委員会を設置するための命が出されたが、この時期には日本兵がいなかったことから実際には開かれなかったものと思われる。なお、県単位に置かれた合同小委員会は1942年10月に廃止され、その後は陸軍の管区単位に変わった[NA Bo Ko. Sungsut 2/3 “Anu Kammakan Phasom Pracham Changwat Tangtang.”]。

⁵⁴ この変更は突然行われており、2月24日にサイゴンからバンコクに向かった第1船団は途中でサイゴンに呼び戻されていた。

⁵⁵ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/6 “Kan Du Ngan khong Anukammakan Phasom Tang Changwat.”

⁵⁶ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/2 “Anu Kammakan Phasom Changwat Tak Thung Kammakan Phasom. 1942/05/28”

⁵⁷ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/6 “Kan Du Ngan khong Anukammakan Phasom Tang Changwat.”

⁵⁸ 第7飛行団はビルマ攻略作戦を支援するために3月にタイに派遣され、タイ北部に展開していた[防衛研修所戦史室 1970: 690]

⁵⁹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/10 “Raingan Banthuk Kan Patibat Ngan khong Anu Kammakan Phasom Changwat Nakhon Sawan (Nok chak Kan Prachum Anu Kammakan). 1942/05/25”

⁶⁰ Ibid. “Anu Kammakan Phasom Changwat Nakhon Sawan Thung Kammakan Phasom. 1942/06/17”

⁶¹ NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/6 “Kan Du Ngan khong Anukammakan Phasom Tang Changwat.”

引用資料・文献は（下）に一括して掲載する。