

科学研究費助成事業 研究成果報告書

平成 28 年 6 月 7 日現在

機関番号：22701

研究種目：基盤研究(C) (一般)

研究期間：2012～2015

課題番号：24510351

研究課題名(和文) 第二次世界大戦中のタイにおける日本軍の軍事輸送に関する研究

研究課題名(英文) Study of Japanese Military Transport in Thailand during World War II

研究代表者

柿崎 一郎 (Kakizaki, Ichiro)

横浜市立大学・都市社会文化研究科・教授

研究者番号：00315821

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 4,200,000円

研究成果の概要(和文)：本研究は第2次世界大戦中のタイにおける日本軍の軍事輸送のついて、主にタイ国立公文書館所蔵の鉄道による軍事輸送に関する資料を用いながら、日本軍の軍事輸送の変遷を、輸送量、輸送品目、輸送ルートから解明することを目的とした。その結果、タイにおける日本軍の軍事輸送は周辺国との間の長距離の国際輸送が中心となり、従来外港～後背地間の輸送を主として北タイの鉄道の役割を根本から変えることになり、タイの一般輸送にも少なからぬ影響を与えていたことが判明した。

研究成果の概要(英文)：This study aims to reveal the military transport by the Japanese army during World War II in terms of transport volume, transport items, and transport route by using historical materials regarding to the military transport on railways at the National Archives of Thailand. The result of the study shows that the Japanese military transport was concentrating on the long-distance international transport between Thailand and its neighbouring countries, which resulted in the drastic change in the role of Thai railways whose main role had been the transport between entrepot and hinterland. Therefore, the military transport inevitably damaged the civil transport during the war.

研究分野：タイ地域研究

キーワード：第2次世界大戦 タイ 日本軍 軍事輸送 鉄道

1. 研究開始当初の背景

本研究を行うに至った背景は、タイ国立公文書館における日本軍の軍用列車運行に関する史料の「発見」であった。研究者はこれまで主としてタイ国立公文書館の史料を使用してきたが、その中に軍最高司令部文書という文書が存在することを知り、鉄道関係のファイルがあることを目録にて確認していたが、長らく利用が不可能となっていた。この鉄道関係ファイルが再び利用可能となったことが、本研究を行う直接の契機となった。

実際に現物の所在を確認したところ、このファイルには、かつて吉川が利用した泰緬鉄道に関する史料のみならず、タイ国内の既存の鉄道網を利用した日本軍による軍事輸送の状況を示す資料が存在することが分かり、これまで明らかにされたことのなかったタイにおける日本軍の軍事輸送や物資動員計画の実情を解明できる可能性が出てきたのである。

2. 研究の目的

本研究は、第二次世界大戦中のタイ国内における日本軍の軍事輸送を、主としてタイ国立公文書館に所蔵された軍最高司令部文書史料を元に解明し、その意味を探ることを目的とする。すなわち、当時タイ国内で日本軍による人やモノの流動がどのように発生していたのかを明らかにし、軍事輸送が出現した要因や軍事輸送による影響を分析することで、日本とタイの双方にとっての軍事輸送の意味を明らかにすることが主要な課題となる。

3. 研究の方法

本研究を遂行するためには、タイ国立公文書館における資料収集と、そこで入手した資料のデータベース化が主要な作業となる。すなわち、本研究で使用する一次資料はすべてタイに存在することから、研究対象期間の4年間に年2回ずつ資料収集のための海外出張を行った。一方、国内においては入手してきた資料をデータベース化して分析のための材料とするほか、補完的に使用する一次資料や二次資料の収集を進めた。

4. 研究成果

1941年12月8日未明に日本軍がタイに侵入したことで、タイは第2次世界大戦に巻き込まれることになった。タイは即座に日本軍の通過を認めたことから、翌9日より日本軍の軍用列車の運行が開始され、以後終戦に至るまでタイ鉄道による日本軍の軍用列車の運行は続いた。本研究はこの第2次世界大戦中の日本軍の軍事輸送の全体像を解明し、それがタイに与えた影響を分析することを目的とした。このため、筆者は日本軍の軍事輸送の全体像の構築、タイ国内における日本軍の動向の解明、タイの対応と一般輸送への影響の解明、という3つの課題を設定し、

順を追ってこれらの課題の解明を試みた。

(1)日本軍の軍用列車の運行については、南線が1日2~3往復と最も多く、東線が開戦直後を除いて1日1往復とそれに追隨していた。開戦直後の第1期にはバンコクから南線、北線への輸送が多く、それぞれマレー侵攻作戦、ビルマ攻略作戦の一環としての輸送であった。次の第2期には輸送量自体が減少したものの、新たに泰緬鉄道の建設のためにバンコクとマラヤから泰緬鉄道に向けての輸送が発生した。泰緬鉄道開通後の第3期には再び輸送量が増加し、泰緬鉄道向けは引き続き重要な地位を占めたのみならず、泰緬鉄道の補完としてのクラ地峡や北部向けの輸送も増加した。そして、第4期に入ると輸送量自体はさらに増加したが、実際には路線網の寸断による短距離の区間輸送が増加した結果であった。

最終的にタイの鉄道による日本軍の軍事輸送の特徴は、水運の代替としての長距離輸送、ビルマ戦線の補給輸送、部隊の移動と連動しないモノの輸送の存在、の3点に集約された。タイの鉄道による日本軍の軍事輸送は、開戦直後のマレー侵攻時を除けば、基本的にビルマ戦線への補給輸送が中心であった。このため、サイゴンやシンガポールに着いた部隊が鉄道を利用してタイ経由でビルマへと向かっており、軍事輸送は必然的に長距離の「国際」輸送となり、それは多分に水運の代替としての意味を持っていたのであった。

(2)次いで、軍事輸送の質的な分析を行った。旅客輸送については、利用可能な資料の対象時期の影響もあり、泰緬鉄道方面への輸送が中心であった。日本兵についてはカンボジアからバンコクへと、泰緬区間からビルマ方面への輸送が多く、主にインパール作戦向けの部隊輸送が反映されていた。労務者の輸送についてはバンコクから泰緬区間向けが最も多く、クラ地峡横断鉄道建設のためのタイ人労務者の輸送も確認された。捕虜についてはバンコク経由の輸送に限定されたことから、泰緬区間発バンコク経由カンボジア着の輸送しか確認されないが、泰緬区間からマラヤへの捕虜の返送が見られた。

貨物輸送については、軍需品は資料の制約から南部~マラヤ間の輸送が多くなっており、カンボジアからバンコクへの輸送がそれに次いでいた。移動手段については自動車と馬で異なった傾向が見られ、自動車は泰緬区間からビルマ方面が圧倒的に多かったのに対し、馬については、大半がカンボジアからバンコクへと、バンコクから北線へ向けて輸送されており、シャン経由のビルマ進軍に用いられたことが確認できた。石油製品については、やはり泰緬区間からビルマへの輸送が最も多くなっていったが、泰緬区間からマラヤへの石油空缶の返送も少なからず存在して

いた。食糧・生鮮品のについてはバンコクから泰緬区間への輸送が最も多く、バンコクからマラヤへの輸送が追隨していた。米についてはバンコクや南部からマラヤ方面への輸送が多かったものの、カンボジア方面への輸送も少なからず存在しており、戦前とは輸送経路は異なるものの、戦時中も米はタイの鉄道の主要な輸送品目であり続けたことが判明した。

これらの軍事輸送の輸送品目を総括すると、兵と軍需品に限らず非常に多様な旅客や貨物が輸送されており、それは平時の一般輸送とは異なる特異なものであったことが確認された。また、日本軍による一般旅客列車の利用は、軍事輸送量の多い区間での利用が中心であったが、軍用列車が運行されていない区間での乗車も少なからず存在していたことから、一般旅客列車の使用は日本軍の軍用列車による軍事輸送を補完する役割を果たしていたと言える。

(3)タイ国内における日本軍の動向については、第1期から第4期まで順を追って解明を行った。開戦とともに日本軍はマレー進攻作戦とビルマ攻略作戦の遂行のために、多くの部隊をタイ経由で戦線に送っていた。マラヤを目指した部隊は東部国境からバンコクを経由してマレー半島を南下した部隊と、マレー半島に上陸してマラヤへ向かった部隊に大分された。ビルマ攻略作戦向けの部隊は一部がマレー半島に上陸したものの、大半は東部国境から鉄道でタイに入り、バンコクを経てピッサヌロークやサワンカロークで下車した後、道路経由してビルマに向かった。これらの部隊の通過に伴い、移動ルート上に日本兵の駐屯地ができたほか、ビルマ攻略作戦を支援するための航空部隊が北線沿線に置かれた。しかし、進軍の完了後は駐屯部隊の撤退が相次ぎ、タイ国内の日本兵の駐屯地も一旦減少に向かった。

ところが、第2期に入って泰緬鉄道の建設が始まると建設部隊が沿線に駐屯することになり、さらに1943年には泰緬鉄道を補完するためのクラ地峡鉄道とチエンマイ～タウンゲー間道路の建設も始まったことから、建設部隊の数は増加していった。これらの軍事鉄道、道路の建設現場では労働力として多数の連合軍捕虜やアジア人労務者も使用された。さらに、同年1月に泰国駐屯軍が設置されると、一旦タイ国内から撤退した警備部隊が復活することになり、国内各地で偵察活動を行ったほか、南部西海岸などで新たな警備部隊の駐屯を開始した。この結果、タイ国内の日本兵の駐屯地と駐屯する兵の数は再び増加した。

次の第3期には、泰緬鉄道の開通に伴って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。

(4)このような日本軍の軍事輸送に対し、タイは鉄道の奪還に挑むとともに、鉄道運営権を最後まで保持していた。開戦直後にはバンコクからマラヤへ向けて南下していった軍用列車が一向に戻ってこなかったことから、タイ側は直ちに車両不足に陥り、日本側に対してマラヤに残留している車両の迅速な返還を求め、軍用列車におけるタイの貨車への依存度を低下させることに成功した。タイ側は次いで日本軍に引き渡すための米輸送を東北部と東部から行う必要があると主張し、日本側に南線の軍用列車1往復の削減を求め、最終的に日本軍は軍用列車の削減に応じたことから、一時的ではあったが内陸部からの米輸送列車の運行を行うことに成功した。さらに、開戦後は列車運行に不可欠な潤滑油の不足が顕著となり、タイ側は潤滑油不足を理由に軍用列車の運行本数を削減すると予告し、日本側からの潤滑油の獲得に成功した。他方で、日本側はタイ鉄道の運営を自ら行いたいと考え、マッカサン工場への日本人技師の派遣を求めてきた。これは失敗に終わったが、1944年になると連合軍の空襲が増えたことから、日本側は鉄道防空計画を立てて日本兵を鉄道の主要橋梁に派遣し、橋梁の防衛と復旧を行わせることとした。実際に空襲後の復旧の際には日本兵これらの日本兵が活躍し、タイの鉄道は日本軍への依存度を着実に高めていった。しかし、一部区間の日本軍による管理については難色を示し、日本軍の軍事輸送が主要な任務となったものの、最後まで列車運行権はタイ側が守り抜いたのであった。

(5)日本軍の軍事輸送は、タイ側の一般輸送にも影響を与えた。旅客輸送については輸送力

が減ったにもかかわらず 1944 年まで輸送量は増加したものの、貨物輸送量は 1942 年以降大きく減った。旅客輸送ではとくに西岸線の輸送量の増加が多く、戦前の東岸線と西岸線の輸送量の差は解消された。一方、貨物輸送では東岸線での輸送量の減少が顕著であったのに対し、相対的に輸送量が少なかった西岸線での減少率は低く、結果として両者の間の格差が着実に減少していった。輸送品目別に見ると、食品輸送については欠乏が見込まれる地域への備蓄輸送が優先された。家畜については、豚輸送量が減ったのに対し牛・水牛の輸送量が増加し、運賃収入では後者が前者を上回った。木材輸送では鉄道による民需輸送がほぼ消滅し、一時はセメント工場向けの輸送が発生した木炭輸送も工場の操業停止とともに不要となった。そして、シンガポールからの水運に依存していた石油輸送も、船の喪失と機雷による妨害によってほぼ壊滅したのであった。

このように、戦時中は貨物輸送が減少したのに対して旅客輸送量が増加したことから、タイの鉄道はそれまでの貨物鉄道から旅客鉄道へとその機能を変容させることとなった。そして、従来の主要な役割であった内陸部からバンコクへの余剰品の輸送を大幅に削減し、生活必需品の輸送を優先してマレー半島での物不足を補おうとした。この結果、戦時中のタイの鉄道の主役は従来の東岸線から西岸線へと交代することになった。他方で西岸線は日本軍の軍事輸送でも最も重要な役割を果たしていたことから、戦争中のタイの鉄道でも西岸線、すなわち南線の役割は過去最大のレベルにまで高まったのである。

(6)これまでの議論を総括すると、日本軍にとってタイの鉄道の重要性は徐々に高まり、タイの鉄道も日本軍の軍用鉄道化への道を着実に歩んではいたものの、タイは最後まで鉄道の運営にこだわり、日本軍が鉄道を直接支配することをついに認めなかったことが確認された。タイは独立国として日本軍の軍事輸送に協力したことから、鉄道の直接支配は行われなかった。しかし、タイの位置付けは当初の通過地から駐屯地へと変化し、食糧供給地としての機能も高まっていったことから、軍事輸送を円滑に行うために日本軍は鉄道の直接支配を希求することとなった。これに対し、タイ側は最後まで鉄道運行権を保持することにこだわり、鉄道運営のために鉄道沿いに駐屯した日本兵もついに自ら列車の運行を行うことなく終戦を迎えたのである。

最終的に、タイと日本の間の鉄道をめぐる争奪戦は、タイが「名」を取り日本が「実」を取る形で終結したのであった。日本側は「日本人の手による日本軍のための鉄道」に変わることを望んだが、タイ側は列車運行権を絶対に譲らず、最後は「タイ人による日本軍のための鉄道」として終戦を迎えたのであった。

5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

〔雑誌論文〕(計 8 件)

__柿崎一郎、第二次世界大戦中のタイ鉄道の民需輸送、東南アジア 歴史と文化、査読有、第 45 号、2016、86-107

__柿崎一郎、第 2 次世界大戦中の日本軍のタイ国内での展開 後方から前線へ (下)、横浜市立大学論叢人文科学系列、査読無、第 66 巻第 3 号、2015、41-85

__柿崎一郎、第 2 次世界大戦中の日本軍のタイ国内での展開 後方から前線へ (上)、横浜市立大学論叢人文科学系列、査読無、第 66 巻第 2 号、2015、1-36

__柿崎一郎、第 2 次世界大戦下の鉄道をめぐる日タイ間の攻防 タイはいかにして列車運行を奪還・維持したか、東南アジア研究、査読有、第 52 巻第 2 号、2015、137-171

__柿崎一郎、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、査読無、第 66 巻第 1 号、2014、51-94

__柿崎一郎、第 2 次世界大戦中の日本軍によるタイの一般旅客列車の利用 日本軍への請求書の分析、年報タイ研究、査読有、第 14 号、2014、25-46

__柿崎一郎、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、査読無、第 65 巻第 2・3 号、2014、125-156

__柿崎一郎、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、査読無、第 64 巻第 2 号、2013、1-42

〔学会発表〕(計 1 件)

第 2 次世界大戦中の日本軍によるタイの一般旅客列車の利用 —日本軍への請求書の分析—、東南アジア学会第 89 回研究大会、2013 年

〔図書〕(計 3 件)

__Kakizaki, Ichiro, *White Lotus, Rails of the Kingdom: The History of Thai Railways*. Bangkok, 2012, 214

__柿崎一郎、京都大学学術出版会、都市交通のポリティクス バンコク 1886~2012 年、2014、530

__Kakizaki, Ichiro, *Silkworm Books, Trams, Buses and Rails: The History of Urban Transport in Bangkok, 1886-2010*, 2014, 436

〔産業財産権〕

出願状況(計 件)

名称:

発明者：
権利者：
種類：
番号：
出願年月日：
国内外の別：

取得状況（計 件）

名称：
発明者：
権利者：
種類：
番号：
取得年月日：
国内外の別：

〔その他〕
ホームページ等

6. 研究組織

(1) 研究代表者

柿崎 一郎 (KAKIZAKI, Ichiro)
横浜市立大学・大学院都市社会文化研究
科・教授
研究者番号：00315821

(2) 研究分担者

()

研究者番号：

(3) 連携研究者

()

研究者番号：