

柿崎一郎著

『タイ鉄道と日本軍』

——鉄道の戦時動員の実像 一九四一―一九四五年——

織田 康孝

はじめに

アジア・太平洋戦争が終結しすでに七〇年以上となる。現在では、多くの戦争体験者が鬼籍に入り、史料制約もあり戦争の実態に迫ることが年々困難となっている。しかしこのような状況下においてもなお、本戦争に関する研究は増えており、実態の解明が進み続けられている。

そのような中、『タイ経済と鉄道 一八八五―一九三五年』（日本経済評論社、二〇〇〇年）、『鉄道と道路の政治経済学 タイの交通政策と商品流通一九三五―一九七五年』（京都大学学術出版会、二〇〇九年）などタイにおける交通史、経済史の研究に多大な貢献をなしてきた柿崎一郎氏がアジア・太平洋戦争期における軍事輸送をキーワードに本書を上梓した。

本書は、交通史、経済史のみならず当該期の軍と鉄道、日本とタイの関係を考えるにあたっても非常に有益なものである。

著者が序章において指摘しているとおり、従来、当該期におけるタイの鉄道に関する研究は、泰緬鉄道関係が中心であった。タ

イ国内における鉄道による軍事輸送の研究は断片的で、かつ、全体像を把握したものではなかった。また、タイ国内に進駐していた日本軍の数についても解明されていなかった。

これらの問題点を解明したのみならず、日本・タイ両国の鉄道運営権の争いを浮き彫りにすることによって、日本の同盟国でありながら戦後敗戦国としてみなされなかった外交巧者としてのタイを描いていることも本書の重要な成果である。

評者は、日本軍政下のインドネシアの研究を専門としており、当該期におけるタイに関しては門外漢である。しかし日本軍政期の歴史的意義を問い直すうえででは評者の研究と共通性があり、また他地域の実態を浮き彫りにした本書の成果は大変刺激的であった。以下、自身の興味関心に引きつけつつ書評を行っていく。

一 本書の内容紹介

本書の構成は、次のとおりである。

序章 鉄道戦時動員研究の意義

第一章 日本軍による鉄道の動員―軍用列車の運行状況

第二章 日本軍の軍事輸送―何をどの程度運んでいたのか

第三章 日本軍のタイ国内での展開①―通過地から駐屯地へ

第四章 日本軍のタイ国内での展開②―後方から前線へ

第五章 タイ側の反応―鉄道の奪還と維持

第六章 一般輸送への影響―鉄道輸送の変容

第七章 日本軍による鉄道の戦時動員とタイ

終章 鉄道の戦時動員の実像と今後の課題

序章では、本書における以下の三つの課題を設定している。す

なわち、一、日本軍のタイにおける戦時動員の全体像を把握すること、二、タイでの日本軍の通過および駐屯状況を説明すること、三、タイの反応および一般輸送への影響を明らかにすること、である。これらについては、タイ国立公文書館所蔵の軍最高司令文書を主に使用し、検証している。以下、第一章・第二章で「一」、第三章・第四章で「二」、第五章・第六章で「三」を各々論じている。

第一章および第二章では、当時の運行予定表を史料として、南線、東線、北・東北線の運行開始過程について概説的に論じている。その中で特に重要な成果は、日本とタイの意見調整の実態に迫ったことよって、タイ側の要求を日本軍がある程度受け入れつつ運用するという側面があったことを明らかにした点である。当初はタイの軍事輸送について日本・タイ両国の意見調整機関が存在していなかったのであるが、一九四一年一月一二日両国の合同委員会において鉄道小委員会が設置されたことにより、終戦まで本委員会が軍用列車の運行の調整を行うこととなった。また、日本はタイと軍事輸送に関する協定を締結し、制度化を試みた。タイは、日本が想定したよりも安値のタイ軍用の貸切列車・客車の特別賃料を提示してきた。日本の現地軍は当初本要求を拒否していたが、タイが日本の外務省に働きかけたため両者は妥協し、特別賃料が設定された。

次いで、日本の軍事輸送の展開を第一期「戦前拡大期」、第二期「泰緬鉄道建設期」、第三期「泰緬鉄道開通期」、第四期「路線網分断期」に区分し分析している。各時代の背景を踏まえ、輸送両数や輸送ルート・輸送先、輸送物などを運行予定表や請求書を

根拠に解明している。これらの分析をもとに、軍事輸送は長距離の国際輸送、ビルマ戦線の補給、部隊の移動と連動せずに独自の展開をみせていたことを特徴として結論づけている。

第二章では上記四期を基軸に、輸送品目について詳細に述べる。まず、軍用列車を利用した旅客輸送（人）、軍需品（モノ）などの詳細な統計数値をもとに、日本が運搬した物資の状況や日本兵が一般旅客列車を利用していた実情が判明する。これらの作業を通して、戦時動員の様相が史料の根拠に即して明らかとなった。

第三章・第四章での狙いは、タイ国内の日本軍の動向を説明することで軍事輸送が行われた背景を浮き彫りにし、各期における日本にとつてのタイの役割を明らかにすることにある。まず、第三章においては、第一期「戦前拡大期」、第二期「泰緬鉄道建設期」を対象とする。著者によれば各期によって各線の需要度合いは変化しているという。例えば、第二期においては、同鉄道の建設にあつての人員（日本兵や連合軍捕虜、そして労働者たち）や彼らの食料、そして、建設資材を運ぶためにバーンボンやノインドウツク着の路線が軍事輸送の中心となっていた。

第四章では、第三期「泰緬鉄道開通期」、第四期「路線網分断期」を考察している。第三期においては、インパール作戦と連動して、軍需品もタイからビルマに運ばれ、タイは日本にとつて通過点となっていた。一方で第四期は、ビルマ戦線の悪化に伴い、ビルマからタイに撤退する部隊などが増え、また、ビルマに対する物資補給も増えていた時期であり、タイには多数の日本兵が駐屯することとなった。この時期、日本兵は、一〇万人以上にも及び、警備や軍用道路の整備などを担っていた。

こうした背景を踏まえて第五章においては、単なる戦争被害者の側面のみでは説明できないタイの主体性に注目している。では、タイは日本に対してどのような対応をとっていたのであろうか。それは、①マラヤ残留車両の返還、②軍用列車の削減、③潤滑油の獲得、④鉄道運営権の維持を要求したことである。

まず、①では、一九四一年一月二日よりバンコクからマラヤ方面へと南下する軍用列車の運行が開始され、一日三本の列車が南下することとなった。また、南部発のマラヤ向けの輸送も別に存在していたこともあり、使用可能なタイの車両は激減したのである。そこで、タイは鉄道小委員会を通じて一九四二年三月二〇日、公式に返還要求を行うこととなった。しかし、日本とタイ双方の間で主張する残留車両の数に大幅な差があったため交渉は難航していたのである。その後も両国の間では交渉が続き、最終的には、日本がマラヤの車両を徐々に利用していたこともあり、両者の主張する数の差が縮まった。そして、タイはこれ以上日本に自らが調査した残留車両の返還を要求しても無意味だと判断し返還交渉は終焉した。度重なる交渉の結果として、タイは日本から車両の返還を引き出させたのであった。

②では、タイが日本の現地軍および大使館と交渉を行い、南線で一日三往復行っている軍用列車の一往復削減を狙った過程が描かれている。この交渉を成功させるための材料としてタイが利用したのが米の問題であった。タイは、タイ東北部・東部は豊作であり、同地域からバンコクに向けて米を運ぶためには車両が必要である、という点を大使館に主張したのである。タイは、米不足は日本にも影響を与えるという論点で日本を煽り、南線の一往復

減を成功させたのであった。

③では、タイが潤滑油不足のため列車が停まってしまうという「脅し」を日本にかけていたことが判明する。この点に関しても、両国は交渉を重ねており、その結果として、終戦までタイは何とか列車の運行を細々ではあるが続けることに成功した。

④では、タイは常に「主権の喪失」を恐れ日本に鉄道の運営権を渡そうとはしなかった。日本に対しては、連合軍による空襲で破壊された橋梁の仮設橋や迂回線を作ることを認めたのみであった。タイは日本を利用するしただけの方法を採っていたのであった。

本章のまとめとして、著者は、タイが鉄道の奪還・維持を成功させた理由は、交換条件による交渉と同情を誘ったことにあるという。交換条件による交渉に関しては、潤滑油不足の状況において、日本が潤滑油さえ提供すれば列車は運行可能となる、といった交換条件を提示していた。同情という点に関しては、米輸送問題にみられ、車両数の少なさを赤裸々に日本に対して語り、軍用列車が減るとより米の輸送が可能になる、しかし、現状のままでは米の輸送量も減ってしまうという論を展開し、日本に同情を誘っていたのである。

第六章では、章題の通り、タイにおける一般輸送の変容を扱っている。旅客輸送および貨物輸送を、それぞれの歴史的背景とともに考察している。結果として、旅客輸送は大幅に拡大し、一方で、貨物輸送は激減する傾向にあった。旅客輸送の増加の背景には、貨物については、貨車の積載量が決められているのに対して、旅客については、通常の二倍から三倍の利用者を乗せられる状況

があった。旅客輸送の拡大が貨物輸送を減少させたのである。それは、「担ぎ屋」たる人びとが増加し、手荷物でモノを輸送したことによる。また、貨物の場合、荷物の積み替えが不可能なこともあり、路線網が分断される戦争末期になると輸送が物理的にできなくなってしまうということもあった。

さらに、戦前においては貨物輸送が主流であった東北線が軍用列車に利用されたことが、従来タイの鉄道の中心であった貨物鉄道が旅客鉄道に変化した要因の一つでもあった。

第七章は、本書の総括となっている。①日本にとつてのタイ鉄道の意味の考察、②日本にとつてのタイの役割、③日本とタイの鉄道をめぐる争い、の三点に集約して総括されている。

①では、他の南方地域の鉄道輸送状況と比較し、日本にとつてのタイの位置付けを行っている。他の南方地域では、軍政を敷き、直接支配しているということもあり、日本の融通がある程度効く面もあったが、タイに関しては、同盟国であったという事も関係して、時としてタイの要求を飲まざるを得ず、日本は自由の利かないものであった。

②では、日本にとつてタイの役割は、通過地、駐屯地、食料基地などに変化してきたことが論じられる。

③では、「強い日本」・「弱いタイ」という従来の固定的な歴史認識を逆転させ、タイも日本から譲歩を引き出していたという強者の側面を明らかにする。タイは終戦時まで鉄道運営権を手放さなかったため、タイの主権は最後まで守られ続けたのであった。

終章では、日本のタイ鉄道の重要度が非常に高まっていたにもかかわらず、最後までタイは鉄道運営を自らの手で担っていた

ことを述べている。著者の言葉を借りると、「タイが『名』を取り日本が『実』を取る形」(五一九頁)であった。

本書では今後の展望についても書かれており、タイ軍や戦後の連合軍による軍事輸送を解明する必要があるという。また、他の南方地域における軍事輸送の実態について解明を行うことで、東南アジア大陸部において行われていた鉄道による国際軍事輸送の全貌を把握できるとしている。

二 本書の成果と批評

本書の成果を論じる前に、まず戦後から現在に至るまでの東南アジア史研究の展開過程について簡単に触れておきたい。

日本占領下の東南アジアの研究は、一九五〇年代にはじまり、民族独立運動や日本の軍事作戦・戦略などに注目が集まった。この時期には、日本軍政が東南アジアに与えた衝撃に関しての研究が進められてきた。^①一九八〇年代においては、東南アジア地域における戦前・戦中・戦後の政治的・人的観点を比較することで、日本軍政を衝撃とする見方は一部修正された。また、分析の対象を国家より小さく絞った地方や村落の研究が発表された。さらに、統計数値を駆使した経済史的研究も登場し、「大東亜共栄圏」内の経済構造・構想・構想の破綻などが実証的に解明されてきた。^{②③④}近年においては、これまでとはうって変わって、東南アジアが帝国日本に与えた衝撃およびその衝撃による帝国日本の解体契機、という新たな理論が展開されている。^⑤

紙幅の都合上、乱暴にまとめてしまったが、以上の研究史を踏まえた上で、本書の成果を以下にまとめていく。

まず、本書は、当該期におけるタイ国の軍事輸送という新たな切り口による研究であり、かつ、国家・地方の双方から論じていることが評価できる。さらには、軍事輸送の詳細を明らかにしたのみならず、両国の鉄道運営権の争いを見ることで、日本に屈しなかったタイを描き出している。また、日本軍が進駐したことによるタイ鉄道の用途や一般旅客車の変容、それに伴う社会変容を分析しており、日本軍政の衝撃をうかがうことができる。この点は、評者がフィールドとしているインドネシア・ジャワ島とは少し異なる点であり、ジャワ島においては、政治・経済・社会の全ての分野において日本軍政の衝撃が大きかったと考えられる。これは、単に、インドネシア・タイ両国の戦前の国際的立場（植民地か独立国であったか）の違いに由来するものなのか、それとも他に何か理由があったのか、興味深いところである。

続いて、当該期のタイ国内における日本軍の動向を明らかにしている点である。本件に関しては、タイ国立公文書館所蔵の史料に即してその全貌が露わになる。当該期の日本がタイに望む役割と寄せる期待が鮮明となり、日本が他の南方地域に求めていた役割および期待に関する比較研究を行う際の有益な材料となるであろう。

最後に、最も興味深い成果として、当該期における日本・タイの関係を従来の支配・被支配の枠組みから脱却し、タイにも十分に主体性ある政治行動が存在していたことを見直した点である。また、それを従来着目されてこなかった鉄道を考察対象に解明している点は非常に興味深い。日本に対して「脅し」「同情」を引き、自身の利益を引き出そうとするタイの外交巧者としての一面

を読み取ることができ、タイが戦前より独立を保つことのできた理由をうかがい知れる。

上記と関連し、本書が問題としている被占領者の主体性という点についてコメントしておきたい。

近年では、中野聡氏の研究に代表されるように、被占領者たちの「声」（反発など）が日本の政策にいかなる影響を及ぼしたのかということが明らかにされている。中野氏によると、インドネシア民衆の「声」を重視した陸軍第十六軍参謀長岡崎清三郎がジャワの治安を懸念して、高度な自治を与える声明を東條英機首相が発するよう南方軍に要請するなどしていた。また、後の初代大統領スカルノ（Soekarno）は旧慣制度調査委員会の会議において、食料や資源の調達するには民衆の覚醒が必要で、民衆運動を行う必要があると日本に対して「脅し」をかけ、自らの利益を引き出そうとしていた。日本は資源の獲得を最優先の目的に定めていたので、独立に結びつく可能性のある民衆運動の発足を認めざるを得ず、ここに日本とインドネシアの関係がみえてくる。

一方、本書では、マラヤ残留車両問題に関して、日本の現地軍とタイの代表チャイ・プラティーパセーン（Chai Prathipsen）中佐（外務副次官）による交渉について論じている（第五章）。しかし、日本とタイとの実際の交渉過程を詳細に論じていない。他の鉄道の場合も同様である。

以上の点を深く考察することにより、被占領者の主体性を明確にすることが可能となる。それは、両国の関係史にとどまらず、帝国日本の南方地域に対する占領地統治構想の違いによって把握するとともに、その崩壊過程を検証する格好の材料となる。

帝国日本内部では各省・各機関がそれぞれの「占領地統治想」を有していた。例えば、ジャワ島の「独立」問題に際して、内地の東條英機首相は「独立」許与政策の実行を試み、参謀本部は「独立」不可、現地の第十六軍は独立不可（後に現地の住民の「声」に脅威を覚え「独立」を認めざるを得なくなる）、さらに、第十六軍宣伝班は「独立」許与という方向で進んでいた。

この「独立」の問題において異なる構想を有したグループがそれぞれ単独で行動・発言したが、インドネシア側につける隙を与えたのである。一例を挙げると、一九四三年一月にスカルノ一行が来日した際、民族旗・民族歌の使用を許すよう東条に懇願すると、差し支えないので許す旨を伝えたようである。スカルノは、このことを現地軍に伝えると現地軍は「独立」に繋がる恐れがあるとして、許可をしなかった^⑧。スカルノらは以前に増して反発の「声」を挙げるようになり、日本側からすると治安の確保が難しくなっていく、徐々に「独立」を認めざるを得なくなった。

では、タイではどうであろうか。両国による軍用列車の返還交渉を考察した第五章では、ワニット・バーナノン（Wanit Pananon）大蔵大臣代理と駐タイ大使館の新納克己外務参事官との交渉過程を描いている。新納は、タイの主張を認め、日本軍と交渉を行った結果、無蓋車は返還されることに決定した。

この過程をみると、新納と日本軍の間でタイ鉄道に関する考えの違いがあったことは間違いなく、この交渉過程を掘り下げることで、外務省と陸軍の構想に違いがみえるのではないだろうか。タイから返還を要求したとはいえ、最終的に大使館がタイの要求

の一部を陸軍に認めさせたという事実は、帝国日本におけるタイの統治方法に関する意見の不統一を意味する。以上は、ほんの一例であるが、これらの歴史を紐解くことで、帝国日本の解体契機の一要因がみられると考えられる。また、上述のように、日本とタイの交渉過程を明らかにすることでタイの「声」が日本の南方地域にたいする統治方法に「ゆらぎ」を与えたかを浮き彫りにすることができ、被占領者の主体性をより明確に描き出すことができる。さらに、本書で明らかとなったタイの主体性を糸口に他地域における被占領者の主体性を考察することにより、日本＝占領者・南方各地域＝被占領者という従来の位置づけを再定位することができよう。

ここまで、評者の研究に引きつけてコメントしてきたが、評者自身、本書には刺激を頂き、勉強させていただいた。「あとがき」において「現在筆者はさらに鉄道から離れて第2次世界大戦中の日タイ関係に関する研究を進めており」と記していることから、今後のさらなる研究の発展を望んでやまない。

① 代表的成果として、Kshin, G. McTurnan, *Nationalism and Revolution in Indonesia*, New York: Cornell University Press, 1952. カナヘレ・ジョージ・S Kanahale, George S. 『日本軍政とインドネシア独立』維新報知社、一九六七（＝後藤乾一／近藤正臣／白石愛子訳（一九八二））、Anderson, Benedict R. O.G., *Jawa in a Time of Revolution: Occupation and Resistance 1944-1946*, Ithaca and London, Cornell University Press, 1972. などがある。

② 代表的成果として、Alfred W. McCoy ed., *Southeast Asia under Japanese Occupation*, Monograph Series No. 22, New Haven, Yale

University Press, 1980、などがある。本書では、フィリピン、ビルマ、ベトナムの事例から、戦時中に登場した政治エリートたちは、戦前より影響力を有していたことを指摘している。また、フィリピンの西ヴィサヤ地方の政治エリート間の抗争を事例とし、同地における政治エリート間の対立は、戦前からみられ、日本軍政の影響を受けたものではないと強調している。この抗争は、戦後にまでもちこされ、同書は、戦前から戦後にかけての同地の連続性を論じている。

③ インドネシア地域の研究を例に挙げると、倉沢愛子『日本軍政下のジャワ農村の変容』草思社、一九九二、である。

④ 代表的成果として、小林英夫『日本軍政下のアジア―大東亜共栄圏と軍票』岩波書店、一九九三、などがある。

⑤ 代表的成果として、河西晃祐『帝国日本の拡張と崩壊―「大東亜共栄圏」への歴史的展開』法政大学出版局、二〇一二、中野聡『東南アジア占領と日本人―帝国・日本の解体』（戦争の経験を問う）岩波書店、二〇一二、などがある。

⑥ 中野聡、同前。

⑦ 旧慣制度調査委員会は、当初日本軍政当局が民族指導者層の不満の受け皿として機能するよう目論み設立されたものであったが、スカルノらの会議における発言をみると、同会はインドネシア独立への第一歩となる機関であったことが判明する。（織田康孝「日本軍政下ジャワ島における旧慣制度調査委員会の役割」INTERNATIONAL SEMINAR Enrichment of Career by Knowledge of Language and Literature V (ECKL V) Proceedings, 2017, を参照。）

⑧ 三好俊吉郎『南方軍政関係史料』③ ジャワ軍政回顧録（付）東印度民族運動ノ現状（外務省南洋局）龍溪書舎、二〇〇九、一一三―一一六頁。

（A5版 京都大学学術出版会、二〇一八年、

五九五頁、五五〇〇円＋税別）

（立命館大学大学院博士課程後期課程）