

第 2 次世界大戦下の鉄道をめぐる日タイ間の攻防

—— タイはいかに列車運行を奪還・維持したか ——

柿 崎 一 郎 *

Scramble for Thai Railways between Thailand and Japan during World War II: How Did Thailand Recapture and Maintain Its Train Operations?

KAKIZAKI Ichiro*

Abstract

This article aims to analyze how Thailand tried to recapture its railways from the Japanese army and maintain them during World War II. While many military trains went south toward Malaya after the outbreak of war, few returned to Bangkok. Thailand, therefore, took the hardline stance of refusing to allocate its rolling stock to the Japanese army unless its rolling stock in Malaya was returned. As a result, Japan proceeded to return Thai rolling stock from Malaya.

Thailand also said that more trains should be used to transport rice from the Northeast and East in order to satisfy Japanese demand, for which it requested a military train that was currently running on the Southern line. Although the negotiation ran into difficulties, the Japanese army finally accepted this reduction in the number of military trains.

Furthermore, there was a severe shortage of lubricating oil, which was indispensable for train operations, after the outbreak of war. Thailand wanted to buy lubricating oil from Japan, but Japan was reluctant. It agreed only after Thailand warned that it would curtail its loan of military trains to Japan.

In this way, Thailand succeeded in reclaiming and maintaining its railways. The main factors behind this were negotiation by bargaining points and the acquisition of concessions through sympathy. Thailand used bargaining points to negotiate with Japan; it insisted that Japan's demand could not be met unless Japan accepted its request. Furthermore, Thailand had to persuade Japan that it was incapable of accepting Japan's demands; it did so by presenting reasons for Japan to sympathize with it. Thailand's two-pronged strategy—presenting bargaining points and acquiring concessions by eliciting sympathy—functioned well to a certain extent.

Keywords: Thailand, Japanese army, railway, train operation, military train, rice transport, lubricating oil

キーワード：タイ、日本軍、鉄道、列車運行、軍用列車、米輸送、潤滑油

* 横浜市立大学国際総合科学部；International Graduate School of Arts and Sciences, Yokohama City University, 22-2 Seto, Kanazawa-ku, Yokohama City 236-0027, Japan
e-mail: kaki@yokohama-cu.ac.jp

は じ め に

第2次世界大戦の際に、タイの鉄道は日本軍の軍事輸送にとって極めて重要な役割を果たしていた。開戦当初タイはマラヤとビルマへの戦線拡大を進めるため部隊の進軍ルートとして機能し、その後も戦地や占領地への応援部隊の派遣や物資の輸送ルートとして鉄道は重用された。戦時中は海上輸送よりも陸上輸送が重視されたことから、鉄道は従来海運が担っていた東南アジア域内の国際輸送を代替するよう期待され、日本軍が突貫工事で建設した泰緬鉄道も用いながら、仏印、タイ、マラヤ、ビルマを相互に結ぶ軍事輸送がタイの鉄道を中心に行われていたのである〔柿崎 2010: 70-73〕。¹⁾

タイの鉄道はとくに内陸部とバンコクとの間の一次産品輸送に重要な役割を果たしており、タイの領域の経済的な統合に大きく貢献していた〔柿崎 2000: 327-330〕。日本軍の軍事輸送に鉄道の輸送力が割かれることになると、鉄道によって生み出された内陸部とバンコクとの間の商品流通は当然影響を受けることになった。このため、タイにとって日本軍の軍事輸送は自国の商品流通を妨げる厄介者でしかなく、日本軍がタイの鉄道を過剰に利用することに対して不満を持っていた。

先行研究の動向としては、日本軍の軍事輸送に関する研究と、戦時中の日タイ関係に関する研究の2つの点から検討することができる。日本軍の軍事輸送に関する研究については、そもそも第2次世界大戦中の大東亜共栄圏内における研究が海運に偏重しているという問題点が挙げられる。近年の研究例でも、例えば荒川は大東亜共栄圏内の物流について、船舶の喪失が鉱物資源や食糧輸送に大きな影響を及ぼしたことを明らかにしている〔荒川 2011: 121-162〕。また、山本は東南アジアからの資源の日本への輸送について、やはり海上輸送力の喪失が決定的な打撃を与えたと述べている〔山本 2011: 230-235〕。いずれも物資動員計画の一環としての日本への資源輸送に焦点を当てているため、鉄道輸送にほとんど言及がないのはある意味当然である。²⁾ しかしながら、例えばタイから大東亜共栄圏内への米の輸出について考える際には、内陸部から積出港のバンコクまでの輸送や、バンコクからマラヤ方面への輸送に鉄道が少なからぬ役割を果たしていたことも忘れてはならない。

1) 開戦まではタイとマラヤの鉄道が接続しているのみであったが、この鉄道を用いての国際輸送は限定的にしか行われておらず、東南アジア各国間の貿易も海上輸送が主要な担い手であった〔柿崎 2010: 71〕。開戦後、日本軍は当時建設中であったタイ～カンボジア間の鉄道を直ちに整備して1941年中に使用を開始したほか、翌年からタイとビルマの間の鉄道建設に着手し、1943年10月末に完成させたことでこの4カ国が鉄道で結ばれた。

2) ただし、荒川は石炭輸送について、船舶不足の解消のために日本国内での石炭輸送が海運から鉄道に移行していたことに言及している〔荒川 2011: 155-157〕。

また、数少ない鉄道による物流についての研究では、日本軍の軍事輸送の存在については言及しているものの、それをめぐって鉄道事業者側とどのような軋轢が発生したのかについては触れられていない。例えば、日本の植民地鉄道の歴史を扱った高橋は、満州事変以降の満州における軍事輸送の増加について、軍事輸送の増加が農産物、とくに稼ぎ頭であった大豆輸送量を大きく減少させ、満鉄の経営状況に影響を与えたことを明らかにしている [高橋 1995: 392-442]。また、倉沢はジャワにおける米不足に関する研究の中で鉄道輸送力の問題に言及しており、ジャワの鉄道では軍事輸送が最優先されたために民需輸送に影響が出ていたと指摘している [倉沢 1995: 660-662]。³⁾ どちらも軍事輸送が民需輸送に影響を与えたことは指摘しているものの、それに対して鉄道事業者が反発したのかについては明らかにしていない。⁴⁾

満州もジャワも事実上日本が鉄道事業を行っていたことから、これはある意味当然のことと言えよう。しかし、タイは日本が直接支配した領土ではなかったことから、日本軍の軍事輸送が日本の意向通りに行われるとは限らなかった。大東亜共栄圏内ではタイと仏印以外の地域は日本軍が占領した地域であり、鉄道の運営自体も日本側が完全に掌握していたのに対し、タイと仏印では鉄道の運営自体は当該国が担当し、日本側が鉄道を直接管理できたわけではなかった。⁵⁾ このため、他地域では日本軍の軍事輸送は事実上日本側の意向に従って「自由」に行うことができたのに対し、タイでは「不自由」であった可能性がある。この点の解明に本論は重要な意味を持つのである。

一方、戦時中の日タイ関係に関する研究については、タイにおける「平和宣言史観」の無批判な受け入れが問題点として挙げられる。自由タイ運動の指導者プリーディー (Pridi Phanom-yong) が終戦直後に英米への宣戦布告は無効であると宣言した「平和宣言史観」がタイでは主流となっており、そこでは意に反して日本と同盟させられたことからタイ国民は自

3) 倉沢は他にもジャワやマラヤを中心に主として米輸送に焦点を当てた研究を行っており、東南アジアにおける戦時中の物流を扱った貴重な研究例となっている [倉沢 2001; 2006; 2012]。

4) 戦時中の各地の軍事輸送量に関する資料は非常に乏しいが、防衛省防衛研究所所蔵の「南方鉄道状況書綴」にビルマ、マラヤ、スマトラ、ジャワ、ボルネオにおける 1943 年 10~11 月の日本軍の一般軍事輸送量 (軍政向けも含む)、対日資源輸送、民需品輸送の品目別輸送量が記載されている [防衛研 中央—全般鉄道 46「南方鉄道状況書綴」(アジア歴史資料センター: C14020337500)]。これによると、1943 年 10 月の総輸送量に占める民需品輸送の比率はビルマとマラヤで約 23% であった。同年月におけるタイの一般 (民需) 輸送の比率は分からないが、1943 年全体で 59%、1944 年で 38% とはるかに高い比率を維持していた [柿崎 2010: 59]。タイが高い民需輸送比率を維持できた要因の 1 つに、タイが日本側の要求に対抗して自らの鉄道輸送力を維持しようとした尽力が存在したことは間違いなからう。

5) 東南アジアの各地を占領した日本軍は、当初は鉄道連隊や特設鉄道隊を用いて各国の鉄道の運行を管轄したが、やがて軍政部の下に陸輸総局を設置して鉄道の運営を移管し、軍事輸送については鉄道輸送司令部が陸輸総局に依頼する形を取った。これに対し、タイと仏印では従来の鉄道運営機関 (タイの場合は鉄道局) がそのまま鉄道の運営を行い、日本軍が軍事輸送を依頼する形となっていた。東南アジアにおける戦時中の鉄道の運営状況については、柴田 [1995: 583-599] を参照。

由タイを組織して連合軍に協力して抗日運動を行ったと説明されている [村嶋 1999: 49-50]。⁶⁾ 例えば、戦時中の日タイ関係を扱った代表作であるチームスック (Thaemsuk Numnon) も、日本に積極的に協力したのはピブーン (Plaek Phibunsongkhram) などピブーン政権の一部要人のみであり、彼らが日本側に遠慮しすぎたために日本の影響力が大きく見えたのであると指摘している [Thaemsuk 2005: 116-117]。また、日本軍によるタイの南線への影響を扱ったプアンティップ (Phuangthip Kiatsahakun) による最近の研究でも、日本は軍事輸送も含めて様々な面でタイより有利に立ってタイの主権を踏みにじっていたと被害者としてのタイの立場を強調している [Phuangthip 2011: 235]。しかし、タイの鉄道をめぐる日本側とタイ側の駆け引きを見ると、ピブーン政権下でも単に日本の言いなりになっていたわけではなく、自らの利益を最大限に引き上げようとするしたたかな戦略が存在していたことが確認できる。すなわち、本論はタイで流布する「平和宣言史観」に対するアンチテーゼとしての意味も持つのである。

このため、本論ではタイがいかにして日本側から鉄道輸送力を奪還・維持しようとしたのかについて、タイ国立公文書館 (National Archives of Thailand: NA) 所蔵の資料を用いてその方策と結果を分析することを目的とする。以下、第 I 章でマラヤ残留車両の返還要求について、第 II 章で米輸送力増強と引き換えの軍用列車削減要求について考察する。⁷⁾ その後、第 III 章で鉄道の運行に不可欠な潤滑油の調達問題を検討し、最後の第 IV 章でタイ側の車両奪還計画が成果を収めた背景を分析する。

I マラヤ残留車両の返還

I-1 マラヤに向かったタイの車両

開戦と同時に日本軍はマレー侵攻作戦を開始したことから、タイの鉄道車両は続々とバンコクから南下していくことになった。バンコクからマラヤ方面へと南下する軍用列車は 1941 年

6) タイは 1941 年 12 月 8 日未明の日本軍の侵入後に日本軍の通過を認めたが、その後軍事条約を締結し、翌年 1 月には英米に対して宣戦布告を行うなど、一旦は日本と運命を共にすることを決めた。しかし、枢軸国側の劣勢に伴い抗日組織の自由タイが勢力を拡大し、1944 年に成立したクアン (Khuang Aphaiwong) 政権も自由タイの活動を裏で支援した。終戦後の 1945 年 8 月 16 日に、自由タイの首謀者であったブリーディーが英米への宣戦布告には摂政であった自らの署名がないので無効であると宣言し、宣戦布告は日本に強制されたやむを得ないものであると強調したのであった [柿崎 2007: 172-183]。これをアメリカが受け入れたことで、戦後の「敗戦国」タイの国際社会への復帰はスムーズに行われることとなり、タイでは日本軍への加担を強制されたとの解釈が一般的になったのである。村嶋は「平和宣言史観」ではシャン進軍を日本軍に強制されて行ったかのように描きながら、実際には自ら積極的に進軍を計画して決る日本側を説得していたことを明らかにしている [村嶋 1999: 34-49]。

7) 米輸送力の増強のための軍用列車の削減については、既に柿崎が言及している [柿崎 2009b: 166-167]。ただし、ここでは日本側との交渉過程はかなり簡略されていることから、本論では交渉過程をより詳しく考察する。

12月10日から運行を開始し、1日3本の列車がバンコクから南線を南へと下って行った〔柿崎 2010: 53-54〕。また、南部のソクラーやスラターニーなどに上陸した日本軍もマラヤ方面への進軍を行い、南部発のマラヤ向けの輸送も別に存在していた。このため、タイの鉄道車両は急激に減少し、12月14日には早くもタイ側は南下した車両をバンコクへ戻すよう要求していた。⁸⁾

車両がバンコクに戻ってこなかった最大の理由は、マラヤ内での車両不足であった。日本軍がマレー半島に上陸したことを知った英軍は、日本軍がマラヤに進入してくることを予想し、日本軍の進軍を妨害するために西海岸線、東海岸線の双方とも鉄橋を破壊するなどして鉄道の利用を難しくした。最終的にマラヤ全体でイギリス側が破壊した橋梁は西海岸線で76カ所、計2,750m、東海岸線で19カ所、計2,142mであり、西海岸線では5分の1が破壊されていたことになる〔広池 1971: 62〕。⁹⁾ このため、南進する日本軍は橋梁の修理をしながら線路の復旧を行い、徐々にタイから直通できる区間を増やしていかなばならなかった。クダーのアロースターまでの区間で列車の運行が可能となったのは12月21日のことであった〔大崎 1978: 126〕。

ところが、マラヤ領内の鉄道が順次開通していったものの、問題は車両であった。イギリス側は橋梁を破壊したのみならず、彼らの撤退と同時に鉄道車両も南へと持ち去り、日本軍に利用させないように画策していた。このため、開通したマラヤ領内で使用される車両は必然的にタイからマラヤへと乗り入れてきた車両となり、これがバンコクへの車両の返送を遅らせる最大の要因となった。1942年2月に鉄道小委員会（Anu Kammakan Rotfai）のメンバーが日本軍の担当者とバンコクからプライまで南線の状況を視察に行ったが、ハートヤイに寄った際に22両の機関車がマラヤに乗り入れていると知らされた。¹⁰⁾ 南方軍鉄道隊の参謀長であった広池俊雄はバンコクを12月10日に発った最初の軍用列車でハートヤイに向かい、バンコクへの空車回送に専念していたというが、実際には空車としてバンコクに回送できる車両は限られていたのである〔広池 1971: 63〕。

この鉄道小委員会はハートヤイで日本側から今後のマラヤ領内での軍用列車の運行計画を聞かされており、それによるとバンコクからマラヤ領内のグマスまで1日2往復、ソクラーから

8) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 1/2 “Banthuk Kho Toklong nai Kan Prachum Rawang Chaonathi Fai Yipun kap Chaonathi Fai Krom Rotfai. 1941/12/14”]

9) 西海岸線の橋梁の総数は375カ所、総延長は5,300mであった〔広池 1971: 62〕。なお、東海岸線については日本軍は進軍ルートとして使用する意図がなかったので復旧工事を行わず、後にそのレールを泰緬鉄道やクラ地峡鉄道の建設に使用した。

10) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/5 “Anu Kammakan Rotfai Thung Khana Kammakan Borihan Ratchakan Krom Rotfai. 1942/02/20”]。鉄道小委員会は日本軍とタイ側との連絡を行うための委員会として設置された合同委員会（Kammakan Phasom）の下部に設けられた小委員会で、タイ側は鉄道局の職員が委員となっていた。詳しくは、吉川〔2010: 131-136〕を参照。ただし、吉川は鉄道小委員会は1942年1月廃止されたとしているが、実際は終戦時まで存続していた。

グマスまで1日3往復、コタバルからプライまで1日1往復の軍用列車を運行する予定であり、その運行をタイ側に任せたいと要請していた。¹¹⁾ もしこれを実行すると合計して機関車44両、貨車約1,500両が必要となり、タイの車両不足が一層深刻になる恐れが高まった。¹²⁾ 日本側はマラヤで入手した車両も使用可能であるとしたが、この時点で日本側が示したマラヤで入手した車両数は機関車8両、客車30両、貨車が1,000両しかなかった。¹³⁾ 戦争直前のマラヤ鉄道の車両数は機関車271両、客車411両、貨車5,682両であったことから〔渡邊 1943: 262〕、日本軍が入手できた車両数はわずかであった。この時点では既にクアラルンプールまで列車の運行が再開されていたことから、イギリス側がいかに多くの車両をシンガポール方面へと避難させて日本側の手に渡ることを妨げようとしていたのかが分かる。¹⁴⁾

実際に、日本軍の軍用列車でも1942年2月までは若干の仏印の車両を除いて、タイの車両がそのほとんどを占めていた。表1のように1942年1月はタイの車両数が1万両を越えており、2月も5,600両に達していたことから、全体でのタイの車両の使用比率はそれぞれ84%、71%と高くなっていた。仏印の車両の使用も1月から始まっていたが、運行区間は東線内に限られ、南線では用いられていなかった。2月には日本から持ち込んだ車両の使用も約500両に達したが、タイの車両が主役である状況に変わりにはなかった。開戦直後におけるマラヤでの車両不足が、タイの車両を多数南下させることとなり、その奪還がタイ側にとって重要な意味を持つようになったのである。

I-2 残留車両の返還要求

車両不足を解消するために、タイ側は日本側に対してタイの車両の返還を要求することにした。この要求は鉄道小委員会の場で行うことになり、最初に日本側へ公式に返還要求をしたのは1942年3月20日であった。¹⁵⁾ この日の小委員会の場でタイ側はマラヤに残留している車両数は3月10日の時点で計1,385両であると日本側に示し、迅速な返還を要求した。この数値

11) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/5 “Anu Kammakan Rotfai Thung Khana Kammakan Borihan Ratchakan Krom Rotfai. 1942/02/20”]

12) これはバンコク～グマス間で貨車30両の列車を計20列車、ソンクラーク～グマス間で貨車40両の列車を計20列車、コタバル～プライ間で貨車22両の列車を計4列車必要とすることを意味した。

13) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/5 “Banthuk Huakho Tangtang thi Prachum Rawang Khana Kammakan Fai Yipun lae Fai Khana Kammakan Rotfai Thai na Sathani Hat Yai. 1942/02/09”]。他に修理が必要な車両は、機関車17両、客車12両、貨車100両を入手できていた。

14) イギリスはマラヤの鉄道車両が日本軍に接収されるのを恐れて、極力シンガポール方面へと集めていた。最終的にシンガポールが陥落した後に日本軍はすべてのマラヤの鉄道車両を手に入れることになったが、それまでの間は線路を確保したものの接収できた車両数は非常に限られていたのである。

15) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 1/2 “Kho Toklong Bang Prakan Rawang Anu Kammakan Rotfai kap Chaonathi Fai Yipun. 1942/03/20”]

表1 日本軍の国別使用車両の内訳（1941年12月～1942年6月）

全 線									
年 月	両 数 (両)					比 率 (%)			
	タイ	マラヤ	仏印	日本	計	タイ	マラヤ	仏印	日本
1941/12	3,124	39	379	—	3,542	88	1	11	—
1942/01	10,319	—	1,933	16	12,268	84	—	16	0
1942/02	5,608	25	1,747	493	7,873	71	0	22	6
1942/03	5,539	1,395	1,643	355	8,932	62	16	18	4
1942/04	2,462	818	1,445	322	5,047	49	16	29	6
1942/05	2,603	1,073	1,055	415	5,146	51	21	21	8
1942/06	1,359	1,799	339	31	3,528	39	51	10	1

南 線									
年 月	両 数 (両)					比 率 (%)			
	タイ	マラヤ	仏印	日本	計	タイ	マラヤ	仏印	日本
1941/12	1,591	27	18	—	1,636	97	2	1	—
1942/01	2,413	—	2	16	2,431	99	—	0	1
1942/02	999	—	10	197	1,206	83	—	1	16
1942/03	865	754	—	152	1,771	49	43	—	9
1942/04	469	536	—	147	1,152	41	47	—	13
1942/05	747	510	—	156	1,413	53	36	—	11
1942/06	840	1,690	—	—	2,530	33	67	—	—

出所：[NA Bo Ko, Sungsut 2.4.1.6/3] より筆者作成。

注：ボギー車両は2軸車2両として換算してある。

は、国境駅でタイ側が記録した国外へ入った車両数を集計したものであった。

図1はタイ側と日本側が示したマラヤ残留車両数の推移を示したものである。これを見ると、タイ側の主張では1942年3月10日の時点で1,428両の車両が国境駅（パーダンベサール、スガイコーロック）からマラヤに入ったまま戻ってきていなかったことが分かる。¹⁶⁾ 1941年のタイの貨車は計3,915両であったことから[SYB 1945-1955: 330]、実にその36%がマラヤに残留していたことになる。これに対し、4月5日の時点で日本側が示した数値は810両でしかなく、双方の主張には600両以上の差があった。図1が示すように、4月19日の時点でも依然として約400両の差があり、その後もこの差は解消する傾向はみられず、逆に6月以降はさらに拡大する傾向にあった。

このため、タイ側はさらに強硬に車両の返還を主張することになった。1942年5月25日には鉄道小委員会の場で日本側が今後2週間にわたり1日2往復の軍用列車を北線のドーンムアン、ノーンプリン、ラムパーン、チエンマイからクアラルンプールかシンガポールまで運行し、

16) パーダンベサールはマラヤの西海岸線との、スガイコーロックは東海岸線との接続駅であり、残留車両数はそれぞれ1,358両、70両と前者の方が圧倒的に多かった。

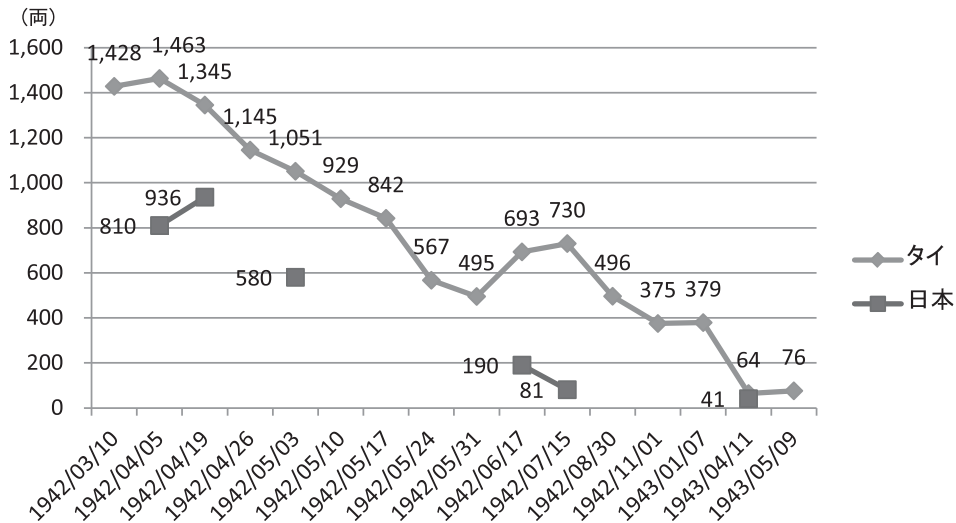


図1 日本・タイ側の主張するマラヤ残留車両数の推移

出所：[NA. Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 1/21, 2. 4. 1. 1/1, 2. 4. 1. 1/2, 2. 4. 1. 6/1, 2. 10/241; [2] So Ro. 0201. 98/25] より筆者作成。

注：日本側の数値は月日が若干ずれている場合がある。

そのために計 530 両の貨車を使用したいとして協力を要請した。¹⁷⁾ これに対しタイ側は翌日の会議で、仏印内に残留する車両をすべて返還することと、マラヤに残留する車両を少なくとも 1 日にバンコクからマラヤへ向けて送る両数と同じ数だけ返還することなどを条件として提示した。¹⁸⁾

この時の日本側の要求には結局応じたようであるが、その後 6 月 21 日に日本側がバンコク、ピッサヌローク、サワンカロークからマラヤへの物資輸送のため有蓋車 175 両の追加申請を行った際にも、タイ側はマラヤ残留車両を速やかに返すよう督促を行った。¹⁹⁾ この際に日本側とタイ側の主張する残留車両数が大幅に異なる点を主張し、タイ側はマラヤ残留車両数を再調査するので日本側に回答を待つよう求めた。このため、6 月 27 日にもこの問題が鉄道小委員会で取り上げられ、タイ側は双方の残留車両の数値が大幅に異なるが、マラヤに大量の車両が残留している以上、日本側の要望する車両の配車は難しいと回答した。²⁰⁾

17) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 1/2 “Kho Toklong Bang Prakan Rawang Anu Kammakan Rotfai kap Chaonathi Fai Yipun. 1942/05/25”]

18) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 1/2 “Kho Toklong Bang Prakan Rawang Anu Kammakan Rotfai kap Chaonathi Fai Yipun. 1942/05/26”]

19) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 1/2 “Kho Toklong Bang Prakan Rawang Anu Kammakan Rotfai kap Chaonathi Fai Yipun. 1942/06/21”]

20) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 1/2 “Banthuk Ruang Kan Phicharana cha Chai Tua Khupong Samrap Sinkha Bat Krabuan Rot Phiset Thahan Yipunlae Tua Khupong Doisan Rawang Anu Kammakan Rotfai kap Chaonathi Fai Yipun. 1942/06/27”]

シンガポール陥落後、日本軍は徐々にマラヤの車両の使用数を増やしており、表1のように1942年3月にマラヤの使用車両数は1,000両を越え、6月には約1,800両に達していた。これに伴ってタイの車両への依存度も減り、南線における4月の使用車両はマラヤの車両が初めてタイの車両を上回り、その後6月には約7割を占めるに至ったことから、南線においてはマラヤの車両が軍用列車による輸送の中心となっていた。それでも、ブレーキの関係から依然としてタイの車両が好まれる傾向が続き、日本側はマラヤの車両のみでの米輸送列車の運行には難色を示していた。²¹⁾

日本側はこの問題を解決するために圧力をかけようと、合同委員会に対して守屋精爾陸軍武官の名で抗議をしたようである。²²⁾ このため、合同委員会のチャイ・プラティーパセーン(Chai Prathipasen)が日本側と交渉を行い、その結果、この問題は日本側にタイの車両を速やかな返還を約束させたことで解決した。²³⁾ 1942年7月16日の小委員会では、日本側がタイの有蓋車のみで編成されている軍用列車にはマラヤの貨車が半数混じるように改めると約束し、また軍用列車がプライに到着後直ちに物資を降ろしてタイに戻すよう命令を出すとした。²⁴⁾ この効果もあって、南線におけるタイの車両の使用比率はこの後も漸減し、1942年9月には3割を切るようになった。²⁵⁾ その後も南線でのタイの車両の使用比率は2割以内で推移し、マラヤの車両が主役となるのである。

I-3 残留車両問題の終焉

マラヤ残留車両問題は、双方の主張する残留車両数の差が拡大した1942年6月から7月にかけてもっとも顕在化した。図1からも分かるように、マラヤ残留車両数は1942年7月15日の時点で一旦730両にまで増加した後減少に転じ、1943年1月7日の時点では400両弱まで減っていた。1942年9月と11月にチャルーン(Charun Rattanakun Seriroengrut)運輸大臣はピブーン首相に対してマラヤ残留車両問題について報告する文書を提出しているが、依

21) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 1/2 “Banthuk Ruang Kan Phicharana cha Chai Tua Khupong Samrap Sinkha Bat Krabuan Rot Phiset Thahan Yipunlae Tua Khupong Doisan Rawang Anu Kammakan Rotfai kap Chaonathi Fai Yipun. 1942/06/27”]

22) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 10/4 “Pho Tho. Prathipasen Sanoe Prathan Kammakan Phasom. 1942/07/17 ”]。チャイは7月4日に武官に対してタイ側が鉄道車両の配車を行わなかったことへの抗議に対する回答を渡していた。

23) 合同委員会には当初タイ側、日本側とも別に委員長が置かれたが、連絡を迅速に行うために日本側は守屋武官を、タイ側は外務省副次官のチャイを交渉役に指名し、この2人が事実上合同委員会での双方の交渉の担い手となっていた。

24) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 1/2 “Banthuk. 1942/07/16”]

25) 表1の原資料より筆者が集計した数値である。

然として双方の主張に差はあるものの粘り強い交渉で確実に返還は進んでいると述べていた。²⁶⁾

タイ側はマラヤ残留車両の返還要求を続ける一方で、シンガポールに残留しているアメリカから購入した貨車の引き渡しを求めることにした。チャイが日本側と貨車の配車の件で交渉を行った直後、合同委員会は日本側に対して鉄道局が戦前アメリカに発注した有蓋車 500 両、無蓋車 250 両、車台 100 両分がシンガポールに到着しているはずなので、それを確認するよう文書で要請した。²⁷⁾ 守屋武官は 1942 年 11 月 18 日付でチャイに対してタイの貨車はシンガポールでは見つからなかったと回答していた。²⁸⁾ これに対し、鉄道局ではアメリカから有蓋車を発送したとの証拠が届いているので再度確認するよう日本側に要請してほしいと合同委員会に求め、合同委員会から再び要請したものと思われる。²⁹⁾ その結果、実際には貨車の一部は既にシンガポールに到着しており、イギリスが接收した後日本軍がこれを再接収し、日本軍によって用いられていたことが判明した。1943 年 2 月の時点では 120～130 両の有蓋車が日本軍によって使用されており、日本側は無条件でタイに引き渡すと約束していた。³⁰⁾

1943 年に入ると、次に述べる米輸送を利用した軍用列車の削減交渉を本格的に進めていくことになることから、マラヤ残留車両問題は解決へと向かった。図 1 のように 1943 年 4 月 11 日の残留車両数は 64 両まで減少し、この時点での日本側の数字との差は 23 両にまで減った。この 4 月 11 日の残留車両数については、石田部隊長の石田がタイ側との間で車両残留問題を解決したいとして日本側で調査した残留車両数を提示してきたものであり、日本側の調査結果ではマラヤに残留しているタイの車両は計 41 両であった。³¹⁾ これについてタイ側で検討した結果、タイ側と日本側の主張する車両数の差はわずかであり、これ以上追及しても埒が明かないことから、日本側の主張した数値を受け入れ、これ以上残留車両の返還を要求しないことをタイ側では確認した。³²⁾ すなわち、日本から返還されていない車両は依然として若干存在するものの、双方の主張する差は以前と比べると極めて少ないことから、これ以上この問題を追及

26) [NA [2] So Ro. 0201. 98/25 “Ratthamontri Wa Kan Kasuang Khamanakhom Thung Nayok Ratthamontri. 1942/09/22, 1942/11/19”]

27) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 10/4 “Pho Tho. Prathipasen Sanoe Prathan Kammakan Phasom. 1942/08/07”]

28) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 5/3 “Phu Thaen Fai Kongthap Yipun Pracham Prathet Thai Thung Than Nai Phan Ek Chai Prathipasen. 1942/11/18”]

29) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 5/3 “Athibodi Krom Rotfai Thung Prathan Khana Kammakan Phasom. 1942/12/24”]

30) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 5/3 “Banthuk Kan Sonthana Rawang Pho Tho Momchao Phisit Ditsaphong Ditsakun kap Pho To Ichida. 1943/02/17”]

31) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1/21 “Nai Phon Tri Ichida Phu Banchakan Rotfai Thahan Yipun Rian Athibodi Krom Rotfai. 1943/05/02”]

32) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1/21 “Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit Sanoe Set. Tho. Sanam. 1943/06/17”]

しないことにタイ側は決めたのであった。

なお、この決断には上述したアメリカに発注した貨車がタイ側に返還されたことも影響していた。1943年9月にチャルーン運輸大臣が内閣官房宛に出した文書によると、マラヤに残留している貨車について、日本側がアメリカに発注していた貨車100両を返還してきたことから残留車両問題はこれで終了とし、今後もし新たにタイの車両が発見されたら返還するよう日本側に伝えることで鉄道局と同盟国連絡局（Krom Prasan-ngan Phanthamit）が合意したとのことであった。³³⁾

これにより、開戦当初からタイを悩ませたマラヤ残留車両問題は開戦から2年弱を経てようやく解決し、タイはマラヤ残留車両をほぼすべて奪回することに成功した。さらに、タイ側の度重なる車両返還要求は軍用列車に使用されるタイの車両を大幅に減らすことにもつながり、タイが民需輸送に使用可能な貨車を増やすことにも成功したのである。

II 軍用列車の削減

II-1 車両奪還計画の背景

マラヤ残留車両の返還交渉で一時は3分の1がマラヤに残留したタイの貨車は着実に戻ってきたが、機関車の不足は解消されなかった。開戦直後に行われていたマラヤへのタイの機関車の乗り入れは、石田部隊がマラヤ鉄道全線の運行を管轄し始めてから早々に解消されたものの、タイ国内での軍用列車の運行に少なからぬ数の機関車が用いられており、タイの機関車不足は深刻であった。一方で、1942年は中部で大水害が発生し、米どころの中部の米生産量は平年を大きく下回り、日本側に約束していた量の米を供出できない可能性が高まった。これを実現するためには豊作であった東北部や東部の米を鉄道でバンコクに運ぶ必要があることから、タイ側はこの米輸送の増強と交換に軍用列車を削減する交渉を行うことになった。すなわち、米不足を利用した車両奪還計画であった。

タイは戦前には年間100～150万トンの米を輸出しており、主な輸出先はシンガポールや香港であった。³⁴⁾ 戦争が始まると日本はタイの輸出米をすべて購入することを画策し、タイ側に

33) [NA [2] So Ro. 0201. 98/25 “Ratthamontri Wa Kan Kasuang Khamanakhom Thung Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1943/09/01”]。同盟国連絡局は日本軍が1943年1月に泰国駐屯軍の設置を決めたことを受けて、従来の合同委員会事務局を改組して同年3月に設置されたものである [吉川 2010: 142-147]。局長にはチャイが就任した。

34) 例えば1935/36年の米輸出货量計150万トンのうち、シンガポール向けが53万トン、香港向けが33万トンとこの2カ所のみで全体の約6割を占めていた [SYB 1939/40-44: 272-275]。ただし、1939/40年から日本向け輸出が急増し、1941年には日本向け輸出货量が44万トンとシンガポール、香港を上回って最大の輸出先となっていた。

対して 1942 年中に 118 万トンの米の引き渡しを求めている。³⁵⁾ しかし、この年の米輸出量は 75 万トンに過ぎず、通常の輸出货量と比べると大幅に減少していた [SYB 1939/40-44: 272-273]。³⁶⁾ 日本側は 1943 年にも月 10 万トンの米の引き渡しを求めており、その大半を日本に送る予定であった。³⁷⁾

開戦に伴う日本軍の軍用列車の運行やマラヤ残留車両の増加に伴い、タイの一般列車の運行本数は減少していた。図 2 は開戦から 1943 年までの旅客列車の削減状況を示したものである。バンコク近郊区間でも一部の近郊列車が削減されており、東線のチャチュンサオへの 2 往復の列車は全廃されている。また、地方では 1 日 2 往復の列車の運行があった区間では軒並み 1 往復に削減されており、とくに東北線では週 1 往復の急行列車が廃止されたうえ、すべての区間での列車本数が 1 日 1 往復に削減されており、削減が最も顕著であったことが分かる。旅客列車の運転本数はこの間に 1 日 110 本から 68 本へと約 4 割減となっていた。³⁸⁾

さらに、貨物列車の運行本数の削減も顕著であった。北線ではバーンスー～パークナムポー間、バーンスー～チョンケー間の貨物列車がいずれも廃止されており、全区間において運行本数は 1 日 1 往復のみとなった。³⁹⁾ 東北線ではバーンスー～コーラート間の 1 往復が廃止され、コーラート以遠の貨物列車はすべて廃止となっている。他方で、臨時列車のみが設定されている東線や南線では運行本数は変わらないが、運行頻度が低くなった可能性は否定できない。これによって、1 日の定期貨物列車の運行本数は 44 本から 24 本へと約半減していた。

このような列車本数の削減は、日本軍の軍用列車の運行による機関車の供出と修理中の車両の増加が原因であった。表 2 は 1943 年 5 月頃の蒸気機関車の使用状況を示したものである。これを見ると、日本軍の軍用列車の運行に 32 両、泰緬鉄道の建設に 5 両の機関車を用いており、計 37 両が日本軍向けに使用されていたことが分かる。タイ側の使用する数は 96 両と日本軍向けよりはるかに多くなっているが、大型機関車に限定すると日本軍の使用する数は 25 両とタイ側の使用する数の約半分となっている。この大型機関車は戦前に貨物列車を牽引してい

35) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 2/2 “Banthuk Ruang Khao Pluak thi Nuai Samphara Yipun Ma Titto Pen Khrang thi 2 Phua Kho Su Song Pai Indochin. 1942/06/13”]。これは前年の米輸出量を基準にしており、日本への輸出分他、マラヤなど日本軍が占領した地域向けの米も含んだ数値である。

36) このうち日本向けが 52 万トンと全体の 69% を占めていた。これは民需品としての輸出货量であり、軍用列車などで持ち出された軍需品としての輸送分は含んでいないが、その量は開戦から 1942 年 9 月 19 日までで 5 万トンに過ぎなかった [NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 4/9 “Banchi Sadaeng Chamnuan Khao thi Yipun Song Ok Pai Nok Ratcha-anachak Doi Mi Dai Chamra Akon.”]。

37) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 2/31 “Banthuk Kan Phicharana Ruang Kan Song Khao Hai Fai Yipun. 1943/07/10”]

38) これは週 1～2 往復運転の急行列車も含んだ数値である。

39) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1/22 “Khabuan Rot Doen Yu Kon Songkhram Maha Echia Burapha, Khabuan Rot Doen Yu Lang Songkhram Maha Echia Burapha.”]。バーンスー～チョンケー間の貨物列車は主にサイアムセメント社の泥灰土輸送に用いられていた。

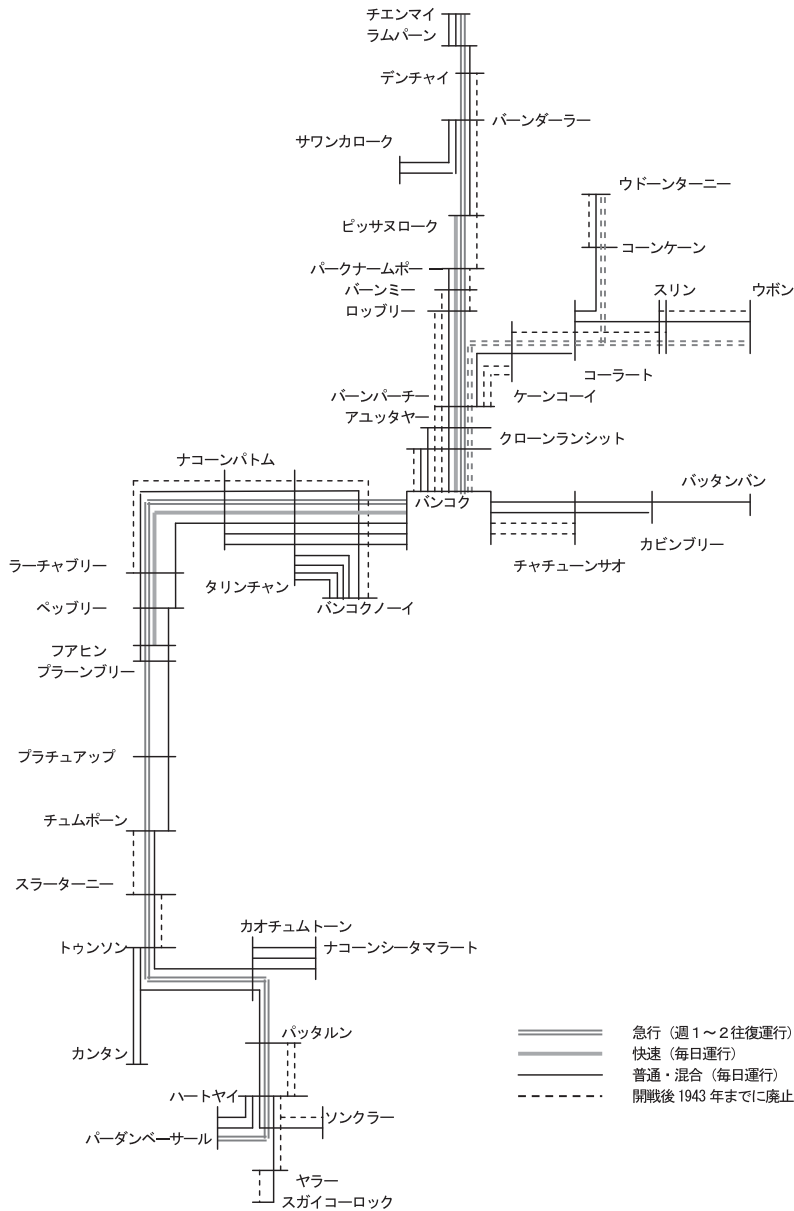


図2 旅客列車の削減（開戦～1943年）

出所：[NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1/22] より筆者作成。

た機関車であり、これが貨物列車の廃止に直接影響を与えていた。他方で、修理中の機関車も計63両存在し、大型機関車だけでも43両が修理中となっていたことが分かる。

このような車両不足の状況下で、日本側が更なる車両の提供を依頼したことが、米不足を利用した車両返還計画を始めたきっかけの1つとなった。これは1942年12月24日に鉄道小委

表 2 タイの蒸気機関車の使用状況 (1943 年)

(単位: 両)

用 途		大型	209 型	E 型	C・D 型	B 型	小型	計
タイ	旅客	28	2	8	1	—	—	39
	貨物	19	1	2	—	—	—	22
	保線・薪輸送	5	3	10	1	—	—	19
	入換	1	1	5	—	1	8	16
	計	53	7	25	2	1	8	96
日本	軍用列車	25	—	7	—	—	—	32
	泰緬鉄道建設	—	—	—	2	3	—	5
	計	25	—	7	2	3	—	37
修理中	ボイラー洗浄	10	2	4	—	—	—	16
	工場入場	33	4	6	1	—	3	47
	計	43	6	10	1	—	3	63
総 計		121	13	42	5	4	11	196

出所: [NA Bo Ko Sungsut 2. 4. 1/21] より筆者作成。

注: 機関車の分類は以下の通りである。大型: 209 型～B 型以外のテンダー機関車, 209 型: 車輪配置 2-6-0 型 (ジョージ・イゲストフ), E 型: 4-6-0 型, D 型: 2-4-2 型, C 型: 2-6-0 型 (クラウド), B 型: 2-4-0 型, 小型: タンク式機関車。

員会の場で提示された新たな軍事輸送のための車両提供の依頼であった。⁴⁰⁾ 日本側によると、1943 年 1 月からマラヤでの列車運行時間が変わり、かつ軍事輸送量も増えるので、所要となる計 1,000 両の貨車のうち、タイには 390 両を提供してほしいとするものであった。⁴¹⁾

もう 1 つのきっかけは、中部での不作の発生であった。1942 年後半にチャオプラヤー・デルタを中心に大洪水が発生し、米の生産に大きな影響が出た。1942 年の米生産量は前年の 75% の 385 万トンと見積もられ、輸出米の主要生産地である中部下部 (チャオプラヤー・デルタ) の米生産量は前年の 40% しかなかった [柿崎 2009b: 165]。これに対し、東北部の生産量は前年比 25% 増の 125 万トンとなっていたが、東北部の米は鉄道以外にバンコクへ輸送するすべがなく、東北線の貨物列車は開戦後大幅に削減されたことから、前年の米もまだ残っている状況であった [同所]。

このため、1943 年 2 月 11 日に東北部の米販売が輸送問題で滞っている件についての会議を開いた際に、東北部からの米輸送を円滑に行うために日本軍の軍用列車の運行本数の削減を求めることを決め、運輸省に対して日本軍との交渉を求めることにした。⁴²⁾ この場において、日本軍との交渉に際して十分な根拠を示す必要があるとして、① 日本軍が車両を返還しないと

40) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 1/2 "Banthuk Raingan Kan Prachum Anu Kammakan Fai Rotfai. 1942/12/24"]

41) 他には仏印の貨車を 130 両、マラヤの貨車を 520 両使用するとのことであった。

42) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/16 "Banthuk Kan Prachum Ruang Kan Kha Khao nai Phak Isan Titkhat Phro Kan Khonsong Khrang thi 2. 1943/02/11"]

東北部からの米輸送ができない、②中部が水害で米不足が深刻なため北部や東北部からの米を支援する必要がある、③シンガポール向けも含め日本軍用の米も東北や北部から輸送する必要がある、④東北部の米は次の雨季までに輸送しないと使用できなくなる、といった理由を掲げることに決めた。これが、米不足を利用した車両奪還計画の背景であった。

II-2 日本側との返還交渉

タイ側は車両奪還計画のターゲットを南線で1日3往復している軍用列車の1往復削減に定め、日本軍と日本大使館の2つのルートでの返還交渉を行った。鉄道小委員会の場での交渉は1943年3月27日に初めて行い、この場でタイ側は南線の軍用列車の1往復削減を初めて申し入れた。⁴³⁾ この場で日本側は石田司令官の意向を確認する必要があるとしてこの要請に対する即答はしなかったが、事の重大性は十分認識したようである。その結果、3月31日にはこの問題について鉄道局長と石田部隊のタイ支部長であった鋤柄政治大佐が出席した会議が開かれた。⁴⁴⁾ この場で日本側は現在南線で運行している3往復でも足りないくらいで、現在建設している泰緬鉄道の迅速な完成のためにもそれは必要であり、鉄道は今後大東亜共栄圏を作るうえでの動脈であるとして、その必要性を主張した。一方、タイ側は水害で中部の稲作地帯が被害を受けたので北部や東北部から米を運ぶ必要があるとし、現在の南線の3往復の軍用列車も実際には十分物資を積んでいないので2往復に減らしても十分対応できると主張した。最終的に日本側は司令官に相談するとして、タイ側の主張には一応理解を示した。

一方、大使館ルートは、タイと日本の間で行われていた経済貿易交渉会議（Kan Prachum Cheracha Ruang Kan Setthakit lae Kan Kha Rawang Khaluang Setthakit Thai lae Yipun）の場で進められた。この会議にはタイ側の代表としてワニット・パーナノン（Wanit Pananon）大蔵大臣代理が、日本側は大使館の新納克己参事官が出席しており、両国間の経済問題が取り上げられていた。1943年4月9日の第12回会議で米輸送のための車両返還の話題が議題に上っており、タイ側はシンガポールへ船でも米輸送を行っているので軍用列車の車両を一部返還できるであろうと尋ねたが、新納は日本軍がそう簡単に軍用列車を返還しないであろうとの見方を示していた。⁴⁵⁾

43) [NA [2] So Ro. 0201. 98/25 "Banthuk Raingan Kan Prachum Anu Kammakan Rotfai. 1943/03/27"]

44) [NA [2] So Ro. 0201. 98/25 "Banthuk Kan Phoppa Sonthana Rawang Chaonathi Krom Rotfai kap Chaonathi Fai Thahan Yipun. 1943/03/31"]。鋤柄大佐はその後クラ地峡鉄道建設隊の司令官となった。

45) [NA [2] So Ro. 0201. 98/35 "Banthuk Kan Prachum Cheracha Ruang Kan Setthakit lae Kan Kha Rawang Khaluang Setthakit Thai lae Yipun Khrang thi 12. 1943/04/09"]。実際には車両返還の要請はこの会議より前にタイ側から提案されたようであるが、第10回より前の議事録が存在しないためにいつの時点で提案されたのかについては確認できない。

その後、4月30日の第14回会議では、鉄道車両の返還の件を鉄道局が石田部隊と交渉しているが成果が見られないとして、ワニットは新納に対して再び車両返還を訴えた。⁴⁶⁾ 現在タイにある貨車3,000～4,000両のうちの800両を日本側に使わせているが、東北部の米は今や米倉が満杯のため線路沿いに放置されており、早く輸送しないと雨に濡れて粳米が使えなくなるとタイ側は主張し、新納は軍から車両を返還させるのは難しいかもしれないとしながらも、話してみると約束した。この結果は次の5月7日の第15回会議で報告され、日本側は軍に非公式に打診してみたが返還は非常に難しそうであるとし、これは泰緬鉄道の建設を進めていることが主要な要因で、またタイ側が主張するほど日本軍の軍用列車はタイの車両を使用していないと回答した。⁴⁷⁾ おそらくは、この日本側の回答をふまえて、タイ側では鉄道局に命じて先の表2の原資料を作成したものと思われる。

鉄道局からの資料で貨車よりも機関車不足のほうが問題であることを知ったワニットは、次の5月14日の第16回会議で先に伝えた日本軍の使用している車両数は多すぎたことを認めたものの、問題は大型機関車の不足であるとして、機関車の返還を求めた。⁴⁸⁾ タイ側はマラヤへは鉄道と水運の両方が使えるが、東北部からは鉄道しか使えず、中部で水害があったからには東北部から米を運ばないと輸出できないと主張し、改めて鉄道車両の返還を求めた。

そして、5月28日の第17回会議で、新納はようやく日本軍に正式に軍用列車の削減を交渉すると約束するに至った。⁴⁹⁾ この会議でワニットは、かつて米輸送列車が1日2～3本到着していたが、現在は1列車のみで貨車40両分しかバンコクに到着せず、7月に1万2,000～1万5,000トン日本側に引き渡せるという予測も達成できないと主張した。これに対し、もし軍用列車1往復を廃止すれば、それに必要な機関車6両を捻出することで米輸送列車を1日3往復運行することが可能で、これによって月3万6,000トンの米の引き渡しも可能となると日本側に説明した。⁵⁰⁾ この結果、新納も返還を要求するだけの十分な根拠があるとし、軍側に返還を交渉してみると約束するに至ったのである。

新納と日本軍の交渉は進展したようであり、6月20日からバンコク～バタンバン間で日

46) [NA [2] So Ro. 0201. 98/35 "Banthuk Kan Prachum Cheracha Ruang Kan Setthakit lae Kan Kha Rawang Khaluang Setthakit Thai lae Yipun Khrang thi 14. 1943/04/30"]

47) [NA [2] So Ro. 0201. 98/35 "Banthuk Kan Prachum Cheracha Ruang Kan Setthakit lae Kan Kha Rawang Khaluang Setthakit Thai lae Yipun Khrang thi 15. 1943/05/07"]

48) [NA [2] So Ro. 0201. 98/35 "Banthuk Kan Prachum Cheracha Ruang Kan Setthakit lae Kan Kha Rawang Khaluang Setthakit Thai lae Yipun Khrang thi 16. 1943/05/14"]

49) [NA [2] So Ro. 0201. 98/35 "Banthuk Kan Prachum Cheracha Ruang Kan Setthakit lae Kan Kha Rawang Khaluang Setthakit Thai lae Yipun Khrang thi 17. 1943/05/28"]

50) 南線の軍用列車は長距離を運行するため、1日1往復の列車運行を維持するために計6本の列車を使用していた。これに対し、バンコク～東北部間の米輸送列車は2本の列車で1日1往復の運行を行うことができることから、南線の軍用列車を1日1往復分削減することで東北線の米輸送列車を1日3往復させることが可能となった。

本軍が返還した車両による米輸送列車の運行が開始された。⁵¹⁾ ただし、この時に提供された車両はすべて無蓋車であり、米輸送には不適切であるとタイ側は主張していた。さらに、当面バットンバンの米輸送列車として運行を開始したものの、バットンバンでの米の価格高騰が顕著なので1往復を東北線に廻したいが、日本から供出された車両は空気ブレーキがないため東北線での使用は危険であるとして、さらに機関車3両、貨車150両の提供をタイ側は求めた。⁵²⁾ これに対し、日本側は貨車60両のみの供出しかできないと答えており、これ以上の返還はできないとの態度を取った。

その後の交渉過程を示す文書は欠落しているが、最終的に8月3日から東北線で2往復の列車を運行し、その1週間後からさらに1往復を増発し、1日105両の米輸送貨車をバンコクに到着させることが7月30日の時点で決まった。⁵³⁾ おそらくは、日本軍がタイ側の要求に応じてさらなる車両の返還に応じたのであろう。また、バットンバンからの米輸送列車の処遇についても明らかではないが、日本軍の軍用列車の削減分を用いて東北部からの米輸送列車を運行し、6月にタイが自主的に運休とした列車の車両でバットンバンからの米輸送を継続したものとと思われる。

これによって、タイ側はついに南線の軍用列車1往復に使用された車両の奪回を実現させ、東北部からバンコクへの米輸送列車の運行を開始したのである。日本が必要としている米の調達と鉄道車両の返還を組み合わせたタイ側の車両奪回計画は、無事に成功したのであった。

II-3 米輸送列車の運行と廃止

1943年8月から始まった東北線での3往復の米輸送列車の運行は、実際には当初予定した通りにはいかなかった。東北線からは1日貨車105両が到着するはずであったが、実際には1日60～70両しか到着していなかった。⁵⁴⁾ これは日本軍から手に入れた車両がマラヤの空気ブレーキのない車両のため、脱線が多発したことによるものであった。米の引き渡し量も伸び悩み、7月の日本側への引き渡し量が4万1,000トンであったのに対し、8月は20日までに2万1,000トンしか渡していなかった。このように、米輸送列車が増発されたにもかかわらず米の引き渡し量はむしろ減少する結果となったが、日本側も米を搬出する船が不足しており、とく

51) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 2/31 "Banthuk Kan Prachum Phicharana Ruang Kan Song Khao Hai Fai Yipun. 1943/07/10"]

52) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 2/31 "Banthuk Kan Prachum Phicharana Ruang Kan Song Khao Hai Fai Yipun. 1943/07/10"]。これはマラヤの貨車を供出されたためと思われる。

53) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 1/1 "Banthuk Kan Prachum Rawang Chaonathi Krom Prasan-ngan Phanthamit kap Chaonathi Kasuang Phanit lae Kasuang Kan Tang Prathet Phua Phicharana Damnoen-ngan Titto kap Fai Yipun Ruam Kan Khrang thi 7. 1943/07/30"]

54) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 2/31 "Banthuk Kan Prachum Phicharana Nayobai Kan Kha Khao. 1943/08/26"]

に文句は言わなかったようである。⁵⁵⁾

ところが、日本側が9月から北線での軍用列車を毎日1往復運行したいと言ってきたことから、その車両の調達が問題となった。これはチエンマイ～タウンゲー間道路建設のための部隊や資材輸送のためであり、当初8月20日からバーンスー～チエンマイ間で4日に1往復運行させたいと要請し、タイ側はバンコク～パークナムポー間列車のバーンパーチャー～パークナムポー間を8月20日から運休することで対応していた。⁵⁶⁾ しかし、これを1日1往復の運行にするためには更なる車両の調達が必要であり、これについてタイ側では車両の捻出方法を検討した。その結果、東北部からの米輸送列車を1往復削減するか、薪輸送列車を1本転用するしかないとの結論になった。⁵⁷⁾ バーンスーの薪の在庫は3カ月分あったので2カ月の転用は可能であったが、日本軍が2カ月で返還する保障はないことと、薪が枯渇したら列車運行に支障をきたすことから、同盟国連絡局では米輸送列車を削減しない限り北線の軍用列車の毎日運行を認めないことに決めた。⁵⁸⁾

日本側は東北部からの米輸送列車の削減には難色を示し、東北部から1日80両の米輸送貨車の到着を求めたが、タイ側は米輸送列車の1往復削減で68両に減るとした。⁵⁹⁾ 日本側は不足分の米について、北線の軍用列車をバンコクに戻す際に北部から輸送できないかと打診し、タイ側は北部の米備蓄状況を調べたうえで、もし余剰米があれば可能であると回答した。この結果、日本側も最終的に東北部からの米輸送列車の削減に合意し、9月2日から北線の軍用列車の毎日運行を開始した。⁶⁰⁾ これによって、東北線での米輸送列車は3往復から2往復へと削減され、タイが奪還した車両の一部が早くも日本軍に返還されることとなった。

その後、日本軍は北線の軍用列車の増強のため、10月2日からもう1往復の米輸送列車を廃止して北線に転用した。⁶¹⁾ 軍用列車の運行予定表を見る限り、10月に入ってから北線の軍用列車の本数が増加した痕跡は見られないが、10月5日から北線の軍用列車の貨車の数を45両とし、ウッタラディットから3分割でチエンマイまで運行すると日本側が通告していること

55) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 2/31 "Banthuk Kan Prachum Phicharana Nayobai Kan Kha Khao. 1943/08/26"]

56) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/17 "Athibodi Krom Rotfai Thung Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1943/08/19"]。チエンマイ～タウンゲー間道路は、タイ～ビルマ間を結ぶ泰緬鉄道の補完として建設された道路である。詳しくは、柿崎 [2009a: 76-77] を参照。

57) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/17 "Pho. To. Prasetsi Rian Chao Krom. 1943/08/25"]

58) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/17 "Pho. To. Prasetsi Rian Chao Krom. 1943/08/25"]

59) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/17 "Banthuk Kan Prachum Ruang Kan Lamliang Khao Hai Yipun. 1943/08/31"]

60) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/17 "Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit Thung Set. Thahan Sanam. 1943/09/02"]

61) [NA [3] So Ro. 0201. 29. 1/45 "Raingan Kan Prachum Khana Kammakan Borisat Khao Thai Chamkat Khrang thi 71 (Ko). 1943/10/29"]

から、この山間部での3分割された列車の牽引用に東北部の米輸送列車に使用していた機関車を転用した可能性もある。⁶²⁾ これによって東北部からの米輸送列車は残り1往復となったが、北線の軍用列車の回送を利用した北部からの米輸送は若干行われたようであり、10月中には1日8~9両の米輸送の貨車が北部から到着していた。⁶³⁾

さらに、日本軍は南線での軍用列車の増発のために、米輸送列車をすべて廃止することに決めた。これは、南線のチュムポン〜パーダンバーサル間の軍用列車を1往復増やすための措置で、11月15日から増発されてこの間の軍用列車の本数は4往復となった。⁶⁴⁾ 当時クラ地峡鉄道の建設工事が最盛期を迎え、10月からマラヤの東海岸線のレールをチュムポンに運ぶための軍用列車の運行が始まっていた。またクラ地峡鉄道の開通前からこのルートを利用したビルマへの日本兵の輸送も行われており、これらの部隊がシンガポール方面から来ていたことから南線での軍用列車の運行需要は高まっていたのである。この結果、11月5日をもって東北部からの米輸送列車の運行は廃止され、8月から始まった日本軍の提供した車両による米輸送列車の運行は3カ月で終了したのであった。⁶⁵⁾

このように、米不足を利用した車両奪還計画は一旦成功したものの、わずか3カ月で奪還した車両をすべて返還せざるを得なくなったのである。これは、インパール作戦の準備のための日本軍の軍事輸送の需要が高まったことが背景にあり、米の輸送よりも部隊の輸送が優先された結果であった。タイ側としては、日本側が米の大量購入を希望していたことから、それを叶えるためには軍用列車の削減しか策がないと説得することで米輸送車両を奪還できたのではあるが、日本側が米の調達よりも軍事輸送を優先し、そのためには米輸送列車の廃止もやむを得ないとした以上、もはやタイ側が奪還した車両をそのまま使い続けることはできなかったのである。

62) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 1/2 "Banthuk Kan Sonthana Rawang Chaonathi Yipun kap Anu Kammakan Thai. 1943/10/01"]。北線のウッタラディット以北で列車を3分割するのは、山間部のため列車の牽引定数が低いためである。通常の貨物列車や急行列車も分割運行を行っていた。

63) [NA [3] So Ro. 0201. 29. 1/45 "Raingan Kan Prachum Khana Kammakan Borisat Khao Thai Chamkat Khrang thi 71 (Ko). 1943/10/29"]

64) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1/12 "Banthuk Raingan Kan Prachum Phicharana Kho Sanoe Kaekhai Banthuk Chuai Khwam Cham Kiaokap Kan Khonsong nai Ratchakan Thahan Yipun kap Rotfai Thai. 1943/11/04"]。ただし、運行予定表を見る限り11月15日からこの間の軍用列車本数が増えた痕跡は見られない。

65) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 2/31 "Banthuk Ruang Kan Doen Rotfai Khon Khao Phak Isan Ma Krungthep. 1943/12"]

III 潤滑油の調達

III-1 潤滑油の在庫量の減少

これまで見てきたように、当初のタイ側の対応は日本軍に大量に持って行かれた車両をいかに奪回するかという点に重点を置いていたが、やがて鉄道運行のための資材の獲得へと方針が変わっていった。これは車両不足に加えて列車運行のための資材不足が深刻となり、列車運行の継続が難しくなってきたためであった。鉄道の運行のためには燃料や部品などの資材が必要であり、タイの場合は蒸気機関車の燃料である薪以外はそのすべてを輸入に依存していた。このため、戦争が始まって欧米諸国からの輸入が途絶えると、備蓄していた資材が徐々に減少し、列車運行に支障が出てきた。

この資材不足の問題の中で、大きな問題となったのは潤滑油の不足であった。潤滑油は摩擦の発生する部分の摩擦を軽減するために用いる油であり、すべての鉄道車両に必要な軸受油の他に、動力源を有する蒸気機関車の場合はシリンダー油、ディーゼル機関車の場合はエンジン油が必要であった。さらに、蒸気機関車のシリンダー油には機関車の形式により飽和シリンダー油 (saturated cylinder oil, namman ai sot) と過熱シリンダー油 (super-heated cylinder oil, namman ai haeng) に分けられた。⁶⁶⁾ これらの潤滑油はすべて輸入に依存しており、戦前は各機関区に最低 3 カ月分の潤滑油を備蓄することにしていた。⁶⁷⁾ このうち、軸受油については蓖麻子油 (namman lahung) で代替できることが分かったが、シリンダー油は鉱物油でなければならず、植物油での代替は難しいと考えられていた。⁶⁸⁾

この潤滑油不足が初めて明らかになったのは、1942 年 6 月のことであった。6 月 20 日に合同委員会のチャイから陸軍武官の守屋宛に文書が出され、燃料局 (Krom Chuaphloeng) が通常通りの石油製品の供給ができなくなったので鉄道局の潤滑油が欠乏しており、現在の在庫では 18 日分しかないとして、軸受油 200 缶、飽和シリンダー油 100 缶、過熱シリンダー油 100 缶を至急手配するよう求めていた。⁶⁹⁾ その後、8 月には鉄道小委員会から日本側に対して、過

66) 飽和シリンダー油は飽和式機関車に、過熱シリンダー油は過熱式機関車に用いた。飽和式機関車は、沸点で飽和した蒸気を用いる機関車でありボイラーの構造が簡単である。一方、過熱式機関車は飽和蒸気に圧力を加えて加熱した過熱蒸気を用いる機関車であり、飽和蒸気よりも熱エネルギーが高いことから蒸気機関車では過熱式が主流となっていた。

67) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 5/2 "Kan Khatkhlaen Namman Lun thi Chai Yot Loluan khong Krom Rotfai."]. 蒸気機関車の運行に必要な潤滑油は、軸受油、飽和シリンダー油、過熱シリンダー油それぞれ 1 カ月につき 140 缶 (200 リットル入り)、25 缶、40 缶であった。

68) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 5/2 "Kan Khatkhlaen Namman Lun thi Chai Yot Loluan khong Krom Rotfai."]

69) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 5/5 "Kammakan Phasom Thung Pho. O. Moriya. 1942/06/20"]

熱シリンダー油の在庫が1カ月分しかないと伝え、1カ月あたり鉄道局では軸受油200缶、飽和シリンダー油25缶、過熱シリンダー油50缶が必要なので、可能であれば3～6カ月ごとに必要量を送ってほしいと要請していた。⁷⁰⁾

その後、タイ側は潤滑油の在庫が枯渇したとして、改めて日本側に支援を要請した。1942年10月2日には鉄道小委員会から石田部隊のタイ支部長の鋤柄宛に9月末の時点での潤滑油の在庫量が報告されており、それによると軸受油は月に2万6,000リットルの使用に対して在庫8,000リットル、飽和シリンダー油は月9,510リットル使用に対し在庫なし、過熱シリンダー油も月6,820リットル使用に対し在庫なしとされていた。⁷¹⁾ところが、11月13日にチャールン運輸大臣がピブーン国防大臣に宛てた文書によると、10月末時点の潤滑油の在庫は車軸油が438缶、飽和シリンダー油が113缶、過熱シリンダー油が151缶で、それぞれ3～4カ月分くらいは在庫があるとされていた。⁷²⁾この間に燃料局から潤滑油が届いた可能性もあるが、もし潤滑油が本当に枯渇すれば列車運行にも影響が出ていたはずであるから、先に鋤柄宛に送った文書でシリンダー油の在庫がなくなったというのはおそらく虚言であろう。

戦争が始まって欧米からの潤滑油の調達の可能性はなくなったことから、タイは石油製品の輸入を全面的に日本に存せざるを得なくなった。燃料局は1942年初めに日本軍との間で石油の調達について合意を交わしており、それによると潤滑油は月に300キロリットル購入することになっていた。⁷³⁾これは鉄道局以外の政府機関や軍が必要とする潤滑油をすべて含むものであり、民需用も含めると潤滑油は月に500キロリットル必要であった。⁷⁴⁾しかし、実際には1942年2月から7月までに得られた潤滑油の量は170キロリットルしかなく、鉄道局に分配される分も当然少なくなっていたのである。

1943年に入り、この潤滑油の問題は経済貿易交渉会議の場でも取り上げられていた。4月30日の第14回会議ではワニットが過去14カ月間で日本側が送ってきた潤滑油は計2カ月分しかなく、タイ側は蓖麻子油などで代用しているので代用品でも構わないから送ってほしいと新納に要請していた。⁷⁵⁾次の第15回会議では、日本側は三井物産が300トンの輸出許可を得

70) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 5/5 “Anu Kammakan Rotfai Thung Nai Pho. Tho. Sugiyama. 1942/08/03”]

71) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 5/5 “Huana Anu Kammakan Rotfai Thung Pho. O. Seiji Sukigara Huana Sakha Rotfai Nuai Ishida Pracham Krungthep. 1942/10/02”]

72) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 5/5 “Ratthamontri Wa Kan Kasuang Khamanakhom Thung Ro Mo Wo. Kalahom. 1942/11/13”]

73) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 3/8 “Phon thi Prakot nai Kan Cheracha Su Namman. 1942/07”]。この文書では1942年2月から7月までに得られた石油量が示されているので、おそらく1月か2月に合意がなされたものと思われる。

74) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 3/8 “List of Fuel Needed.”]

75) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 1/3 “Banthuk Kan Prachum Cheracha Ruang Kan Setthakit lae Kan Kha Rawang Khluang Setthakit Thai lae Yipun Khrang thi 14. 1943/04/30”]

たので、6 月末には到着するであろうと回答した。⁷⁶⁾ これが実現したのかどうかは不明であるが、実際に 1942 年 2 月以降日本側から引き渡された潤滑油の量は、1943 年 6 月末までに計 666 キロリットルでしかなかった。⁷⁷⁾ その後、1943 年 11 月に鉄道局長から同盟国連絡局長への文書が出されており、この中で潤滑油があと 1 カ月で枯渇するとして、日本軍と交渉して最低 2 カ月分以上の在庫があるよう潤滑油を提供してほしいと依頼していた。⁷⁸⁾ この間、潤滑油不足による列車の運休はなかったものと思われるが、鉄道局にとっては常に潤滑油の枯渇と隣り合わせの危険な状況であったことは間違いなからう。

III-2 潤滑油枯渇の危機

1943 年までは何とか潤滑油不足による列車本数の削減を食い止めていた鉄道局であったが、1944 年に入ると列車本数を削減して使用可能日数を増やすという策を講じざるを得なくなった。最初に問題になったのは、ディーゼル機関車用のエンジン油の枯渇であった。1944 年 1 月 2 日に鉄道小委員会から日本側に対して、ディーゼルエンジン油 (D.T.E. extra heavy) が不足しているため、このままではディーゼル機関車が牽引している急行列車の運行ができなくなると支援を要請していた。⁷⁹⁾ これについては同盟国連絡局から陸軍武官側にも調達を依頼したようであるが、2 月 10 日付で該当する潤滑油の在庫は見つからなかったとの回答が武官側から出されていた。⁸⁰⁾

その後、3 月に入るとタイ側は再び日本側に対して潤滑油の枯渇が迫っていると警告し、日本側に対して列車本数の削減を要請した。3 月 14 日には同盟国連絡局のピシット (Phisit Ditsaphong Ditsakun) 副局長と山田国太郎陸軍武官らが会談し、タイ側は潤滑油不足でこのままでは 3 月 29 日にも全列車が運休してしまうと警告した。⁸¹⁾ 一方、鉄道局側では潤滑油不足と修理部品の不足を回避するため、3 月に入ってから軍用列車の本数の削減交渉を始めていた。これは前回の米輸送のための車両奪還計画と同じく、南線の 3 往復の軍用列車のうち 1 往復を廃止して使用車両を削減するものであり、当然日本側の反発が予想された。当初日本側は 1 往復減らす代わりに、南線の軍用列車の貨車の牽引両数を従来の最大 29 両を 49 両にするこ

76) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 1/3 “Banthuk Kan Prachum Cheracha Ruang Kan Setthakit lae Kan Kha Rawang Khaluang Setthakit Thai lae Yipun Khrang thi 15. 1943/05/07”]

77) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 5/2 “Rai Laiat Sadaeng Chamnuan lae Chanit Namman Chuaphloeng Rap chak Chonan Tangtae Roem Chon Thung 22 Mi. Yo. 86.”]

78) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 5/5 “Athibodi Krom Rotfai Thung Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1943/11/04”]

79) [NA [2] So Ro. 0201. 98/25 “Kho Toklong Bang Prakan Rawang Anu Kammakan Rotfai kap Chaonathi Fai Yipun. 1944/01/02”]

80) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 5/5 「泰陸武第 74 号 鉄道用潤滑油二関スル件 1944/02/10」]

81) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/19 “Cho. Prathipasen Rian Set. Tho. Sanam. 1944/03/15”]。山田武官は守屋武官の後任として 1943 年 2 月に着任した。

とを求めたが、タイ側は機関車の牽引定数を越えるとして難色を示した。⁸²⁾ 日本側が若干譲歩した結果、牽引貨車数は40両に減らし、バンコク～ノーンプラードウック間のみ48両とすることで決着した。⁸³⁾ これまでの最大輸送力が3往復で計87両であったことから、牽引貨車数を増やすことで実際の輸送力の削減は9両で済むことになっていた。さらに、日本側は6月からは牽引定数を3両増やして43両とすることを要求していたので、これが実現すれば3往復時代と輸送力はほとんど変わらないことになった。⁸⁴⁾

ただし、南線の軍用列車の運行本数の削減は、日本側とタイ側で若干の齟齬が発生し、当初の予定から1カ月遅らせることになった。タイ側は4月5日から開始するとして各方面に通達を出したが、日本側は南線の輸送力を維持したいとして、北線の軍用列車を4日に1往復に削減する代わりに4月中は南線の1日3往復体制を維持するよう求めた。⁸⁵⁾ このため、タイ側では一般列車13往復の運行頻度を毎日運行から隔日運行に引き下げて、潤滑油の節約をすることにした。⁸⁶⁾ こうして、予定より1カ月遅れとなったものの、5月1日から日本軍の軍用列車を削減することとなり、これによって軍用列車に使用していた機関車6両を削減した。⁸⁷⁾

この1944年5月の軍用列車の削減とともに、一般列車の運行頻度も初めて削減されることになった。図3が、この潤滑油の節約のためのダイヤ改正後の旅客列車の運転区間を示している。これを見ると、バンコク発の一部の長距離列車と近郊列車を除き、ほとんどの列車が隔日運行になっていることが分かる。図2の1943年の時点と比べると旅客列車が設定されている区間にはそれほど大きな変化がないが、1943年の時点では急行列車以外は毎日運行であったのに対し、1944年5月以降は逆にほとんどが隔日運行になったのである。また、この図には示されていないが、東北線に残されていた貨物列車1往復も隔日運行に減らされていた。⁸⁸⁾ この運行頻度の低下で一般列車用の機関車も計12両節約できるとされており、日本軍用と合わせて

82) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 1/2 "Banthuk Kan Prachum Phicharana Thang Kaekhai Kho Khatkhong Kiaokae Kan Khat Khlaen Watthu Uppakon Khruangchai nai Kitchakan Rotfai Rawang Anu Kammakan Rotfai kap Chaonathi Thahan Yipun. 1944/03/17"]

83) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 1/2 "Banthuk Kan Prachum Phicharana Lot Doen Khabuan Rot Phiset Thahan Yipun Rawang Anu Kammakan Rotfai kap Chaonathi Thahan Yipun. 1944/03/27"]

84) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 1/2 "Banthuk Kho Thalaeng nai Karani Phoem Pariman Rot Phuang nai Khabuan Rot Phiset Thahan Yipun Rawang Anu Kammakan Rotfai kap Chaonathi Thahan Yipun. 1944/05/11 "]

85) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 1/2 "Banthuk Kan Sonthana Rawang Anu Kammakan Rotfai kap Chaonathi Nuai Ishida Pracham Krungthep. 1944/03/29"]

86) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 1/2 "Banthuk Kho Thalaeng nai Kan Plianplaeng Doen Khabuan Rot Rawang Anu Kammakan Rotfai kap Chaonathi Thahan Yipun. 1944/04/21"]。ここで隔日運行になった列車は、北線3往復、南線6往復、東北線3往復（うち貨物1往復）、東線1往復であった。またトンプリー～フアヒン間快速列車は廃止となった。

87) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/12 "Pho Ro Tho. Thung Pho Bo So. 1944/04/20"]

88) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/12 "Pho Ro Tho. Thung Pho Bo So. 1944/04/20"]

計 18 両の機関車の使用が削減された。

ところが、潤滑油の枯渇はこれでも緩和されず、鉄道局はさらに列車の運行頻度を低下させることになった。5 月 27 日には、6 月 1 日より一般列車のうちバンコク～ピッサヌローク間、

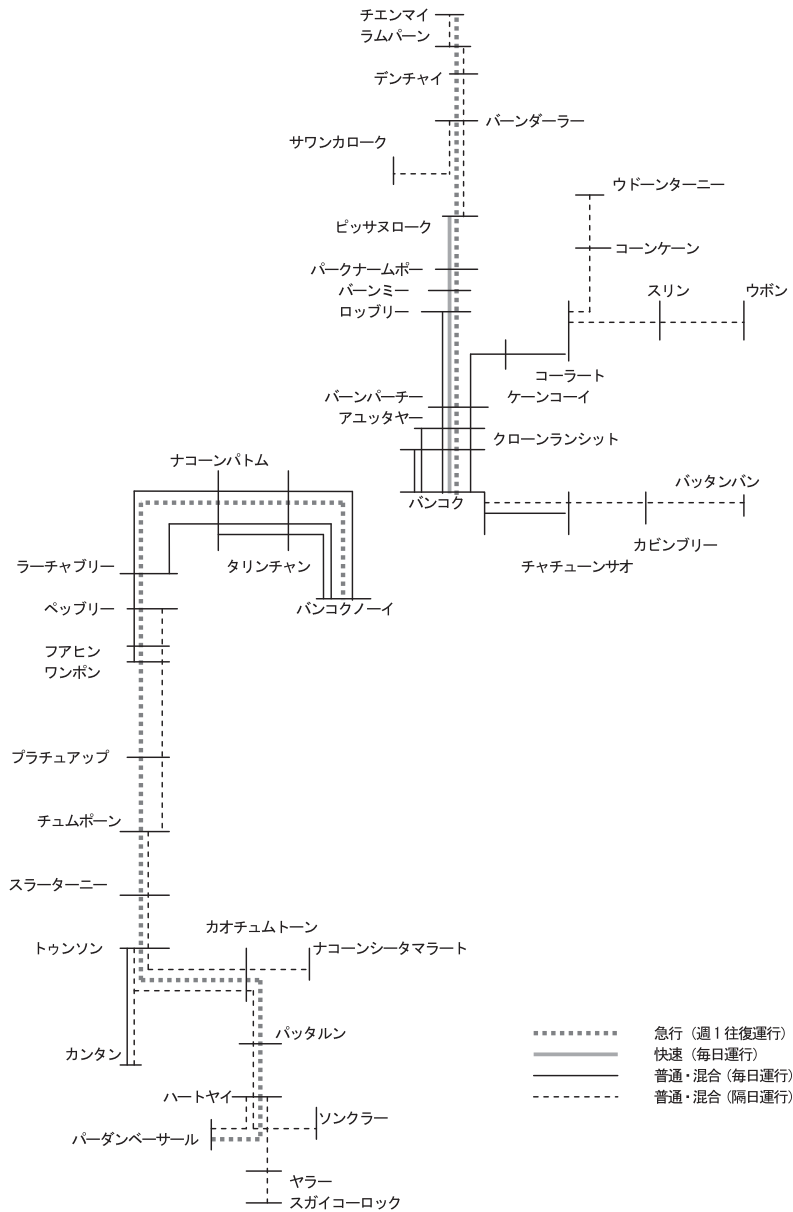


図 3 旅客列車の運転区間 (1944 年 5 月)

出所：[NA Bo Ko, Sungsut 2. 4. 1. 6/12] より筆者作成。

ピッサヌローク～ラムパーン間の旅客（混合）列車，バンコク～ウッタラディット～ラムパーン間の貨物列車のみ隔日運行で，それ以外の列車は週1往復の運行とし，日本軍の軍用列車も北線と東線は運休，南線は1日1往復のみ運行と決めた。⁸⁹⁾ この決定は翌日の鉄道小委員会で日本側に伝えられ，日本側は6月15日までの2往復運行の延長を求め，少なくとも10日前までには通告するよう求めたが，タイ側は既に石田に対して4～5回も潤滑油の欠乏を日本側に伝えたと回答した。⁹⁰⁾

このように，軍用列車の運行本数の削減や一般列車の運行頻度の削減によっても潤滑油不足は改善せず，とうとう列車運行がすべて止まりかねないという窮地にまで追い込まれたのである。

III-3 綱渡りの列車運行

タイ側が南線の軍用列車の運行本数を1往復に減らすとタイ側が通告したことで，日本軍はようやく本格的に潤滑油の提供を始めることになった。1944年6月7日に石田部隊のタイ支部が鉄道局に代用過熱シリンダー油15缶，ディーゼルエンジン油代用のエトナ油10缶を支給し，当面の潤滑油枯渇の危機は避けられた。⁹¹⁾ このうち，代用過熱シリンダー油は鉱物油ではなく様々な植物油を混ぜて精製したものであり，鉄道局で試用してみたところ，通常の鉱物油よりも30%使用量が増えるものの，使用可能であることが分かった。⁹²⁾

この後，日本軍からの潤滑油の提供は1944年11月までは比較的順調になされていた。表3は1944年6月から12月までの日本軍が鉄道局に提供した潤滑油の量を示したものである。これを見ると，6月7日に最初に過熱シリンダー油とエトナ油が提供された後，どちらも順次補充がなされていたことが分かる。とくに過熱シリンダー油の量は多く，上述した月8,000リットルの調達量は12月まで達成されていた。この結果，1944年中には合わせて約7万5,000リットルの過熱シリンダー油が日本側から提供されたことになり，日本側が潤滑油の枯渇を引き起こさないよう積極的に対応したことが理解される。

これは一見すると日本軍がタイの窮乏を見かねて真摯に対応した結果とも捉えられるが，実際はタイ側が引き続き日本側に対して潤滑油不足によって列車の運行が止まるかもしれないと「脅し」を続けていたのである。7月11日にはチャイと山田武官らが会談し，この時にチャイは鉄道局の潤滑油があと数日で枯渇し，このままでは7月15日で列車の運行を中止せざるを

89) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 5/5 “Banthuk Raingan Kan Prachum Phiset Chan Phu Amnuaikan Fai Phu Thaen Po Pho. Bo Ro Tho. Anu Kammakan Rotfai lae Huana Kong thi Kiaokhong. 1944/05/27”]

90) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 5/5 “Banthuk Kan Prachum Ruang Kan Lot Doen Khabuan Rot Rawang Anu Kammakan Rotfai kap Chaonathi Thahan Yipun. 1944/05/28”]

91) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 5/5 「泰支輸第四六号 泰鉄道局緊急資材一部補給ノ件 1944/06/09」]

92) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 5/5 “O Tho Ro. Kho. Thung Cho Po Pho. 1944/06/19”]

表3 日本軍から提供された潤滑油（1944 年 6～12 月）（単位：リットル）

月日	過熱シリンダー油		飽和シリンダー油	ディーゼルエンジン油（エトナ）
	植物油	鉱物油		
06/07	3,000	—	—	2,000
06/10	9,000	—	—	—
06/22	—	—	—	2,000
07/08	2,000	—	—	—
07/13	2,000	—	—	—
07/18	—	—	2,000	2,000
07/19	6,000	—	—	—
08/01	6,000	—	—	—
08/19	6,000	—	—	—
08/25	3,998	5,800	—	—
08/29	10,000	—	—	2,000
09/28	2,000	—	—	—
10/06	7,800	—	—	—
10/30	—	—	—	2,000
11/04	—	2,000	—	—
11/16	—	6,686	—	—
11/21	—	3,009	—	—
12/21	—	—	9,829	—
計	57,798	17,495	11,829	10,000

出所：[NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 5/5] より筆者作成。

注：単にシリンダー油と書かれているものは飽和シリンダー油に分類した。

得ないと日本側に伝えていた。⁹³⁾ 次いで 14 日にチャイが泰国駐屯軍参謀部の岸波喜代二大佐と会談し、この場でも潤滑油が枯渇するので明日にでも列車がすべて止まってしまうと「脅し」を掛けていた。⁹⁴⁾ これが表3の7月13日から19日にかけての日本軍からの潤滑油の提供につながったものと考えられる。

その後、12月5日に同盟国連絡局長と新任の濱田平陸軍武官とが会談を行った際にも、27日までで過熱シリンダー油が枯渇し、ディーゼルエンジン油の在庫も少なくなっていると言われ、日本側に警告を発していた。⁹⁵⁾ さらに、1945年1月16日にも日本側に対して過熱シリンダー油の在庫が減り、このままでは3月末までしか運行できないと再び潤滑油の調達を督促してい

93) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/24 "Phon. To. Cho. Prathipasen Rian Set. Tho. Sanam. 1944/07/15"]

94) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/24 "Phon. To. Cho. Prathipasen Rian Set. Tho. Sanam. 1944/07/15"]

95) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/28 "Kramon So. Chotiksathian Rian Maethap Yai. 1944/12/13"]。山田武官の転任に伴い、濱田が後任の陸軍武官として1944年12月6日着任した[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」]。

表4 鉄道局の過熱シリンダー油の状況（1944年6月～1945年4月）（単位：リットル）

年	月	植物油				鉱物油				備 考
		受入	消費	残量	使用 可能 日数 (日)	受入	消費	残量	使用 可能 日数 (日)	
1944	6	—	9,282	16,794	54	N. A.	N. A.	N. A.	N. A.	
	7	10,745	9,961	17,578	53	N. A.	N. A.	N. A.	N. A.	日本から
	8	10,500	9,887	20,402	95	7,998	N. A.	8,764	N. A.	日本から
	9	9,737	8,631	22,487	78	5,800	596	8,089	210	日本から
	10	—	7,323	15,226	62	—	1,117	7,026	189	
	11	—	6,690	7,445	30	25,717	N.A.	31,909	118	日本から。植物油 1,091 リットルをバー ンスーにて焼失
	12	—	5,331	5,114	29	—	1,067	24,789	114	鉱物油の使用可能日数は植物油が枯渇 した場合
1945	1	—	3,845	1,415	11	6,755	3,181	28,602	270	日本から
	2	4,400	1,097	6,036	165	—	2,982	23,047	232	日本から
	3	6,000	970	10,987	340	—	3,161	20,903	198	日本から。鉱物油 907 リットルをコー ラートで焼失
	4	—	1,204	9,783	244	—	2,580	15,003	174	鉱物油 120 リットルをケンコーイで焼失

出所：[NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 5/5] より筆者作成。

注：1）1944年7月までは植物油と鉱物油を合わせた数値である。

2）月ごとの報告をまとめたため、数値が連続しない箇所がある。

た。⁹⁶⁾ このような、度重なるタイ側からの働きかけが、表3のような日本側からの潤滑油の提供に結びついていたことは疑う余地がない。すなわち、タイ側が度々列車運休という「脅し」を掛けることによって、日本側から潤滑油を獲得していたのである。

このようなタイ側の尽力の結果、結局終戦まで潤滑油の枯渇による列車の運休はほぼ発生しなかった。表4は、1944年6月から翌年4月までの各月末における過熱シリンダー油の在庫状況を示したものである。出所が異なるため表3の日本軍から提供された潤滑油の量とは一致していない箇所もあり、また各月間の数値も連続していない。これを見ると、1944年6月末の時点での潤滑油の残量は1万6,794リットルで、同月の消費量に基づくと後54日使用可能となっていたことが分かる。植物油のほうは8月から9月にかけて残量が2万リットルを越えて使用可能日数が伸びた後、1945年1月に向けて急激に減少し、1月末には残量が1,415リットル、使用可能日数が11日にまで減少した。一方、鉱物油のほうは1944年6月の時点ではほぼ枯渇した後、1944年8～9月に受け入れがあって在庫が拡大し、さらに11月に2.5万リットルも受け入れたので植物油よりも大幅に在庫量を増やし、その後新たな受け入れが途絶えて漸

96) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/32 “Kramon So. Chotiksathian Rian Maethap Yai. 1945/01/15”]

減しているものの、1945 年 4 月の時点でも 1.5 万リットルの在庫が存在したことが分かる。なお、1944 年に入ると各地で連合軍の爆撃が盛んとなることから、爆撃によって潤滑油が焼失してしまった事例もいくつか見られる。

そして、注目すべきは使用可能日数の伸びである。植物油については 1944 年中の使用可能日数は 8 月から減少して 1945 年 1 月には 11 日になったが、その後は増加して 4 月末の時点でも 244 日分が残っていた。鉱物油のほうも 1944 年 12 月にかけて使用可能日数がやや減少したが、その後の残量は比較的多く、1945 年 4 月末の時点でも 174 日の使用可能日数を有していた。このような使用可能日数の増加は、受け入れの増加というよりもむしろ消費量の減少によるものであり、それは列車運行頻度の更なる低下に起因していたのである。各月末の使用可能日数はその月の消費量を基に計算されていたので、消費量が少なくなるほど使用可能日数が伸びることになっていた。すなわち、消費量の低下が使用可能日数を引き延ばしていたのであり、鉄道局側が将来の潤滑油の枯渇を見越して列車本数を削減し、何とか列車運行が可能な期間を増やそうとした結果であった。

潤滑油の消費量の減少は、列車の運行頻度の低下からも窺い知ることができた。図 4 は 1945 年の旅客列車の運転区間を示したものである。これを見ると、毎日列車が運行されているのはバンコク近郊区間のアユッタヤー、チャチューンサオまでと、北線のラムパーン～チェンマイ間のみとなっている。それ以外の区間はほとんどが週 2 往復の運行となっており、バンコク近郊区間を除けばほとんどの区間で重複する列車が廃止されていることが分かり、先の図 3 と比較してもその差は歴然としている。また、南線ではバンコクノイ～ペップリー間に列車は運行されているが、実際には途中のナコーンチャイシーとラーチャブリーの橋梁が破壊された箇所での乗換が必要であり、北線では爆撃のためパークナムポー～バーンダーラー間、デンチャイ～ラムパーン間で列車の運行が中止されていることが分かる。これに対し、この時期には日本軍の軍用列車は南線と東線で 1 日 1 往復、東北線で 4 日に 1 往復程度となっており、極限まで減少したもののどうにか毎日運行を保っていた。⁹⁷⁾

このように、潤滑油の枯渇問題は開戦直後からタイを悩ましてきたが、タイ側の列車削減による潤滑油の節約と軍用列車の削減という「脅し」を使つての日本軍からの潤滑油の調達によって、最後は細々とした運行にはなったものの、何とか終戦まで列車運行を維持したのであった。

97) 柿崎 [2010: 56]では南線の軍用列車はこの時期に 1 日 3～4 往復になっていたが、これはナコーンチャイシーとラーチャブリーで路線が分断され、3 つに分かれた区間でそれぞれ 1 往復ずつ軍用列車が運行されていたためであった。ただし、5 月から 8 月にかけてはナコーンチャイシー～ラーチャブリー間で 1 日 2 往復（1 往復はナコーンチャイシー～ノンブレードック間）が運行されていたので、1 日 4 往復となっていた。

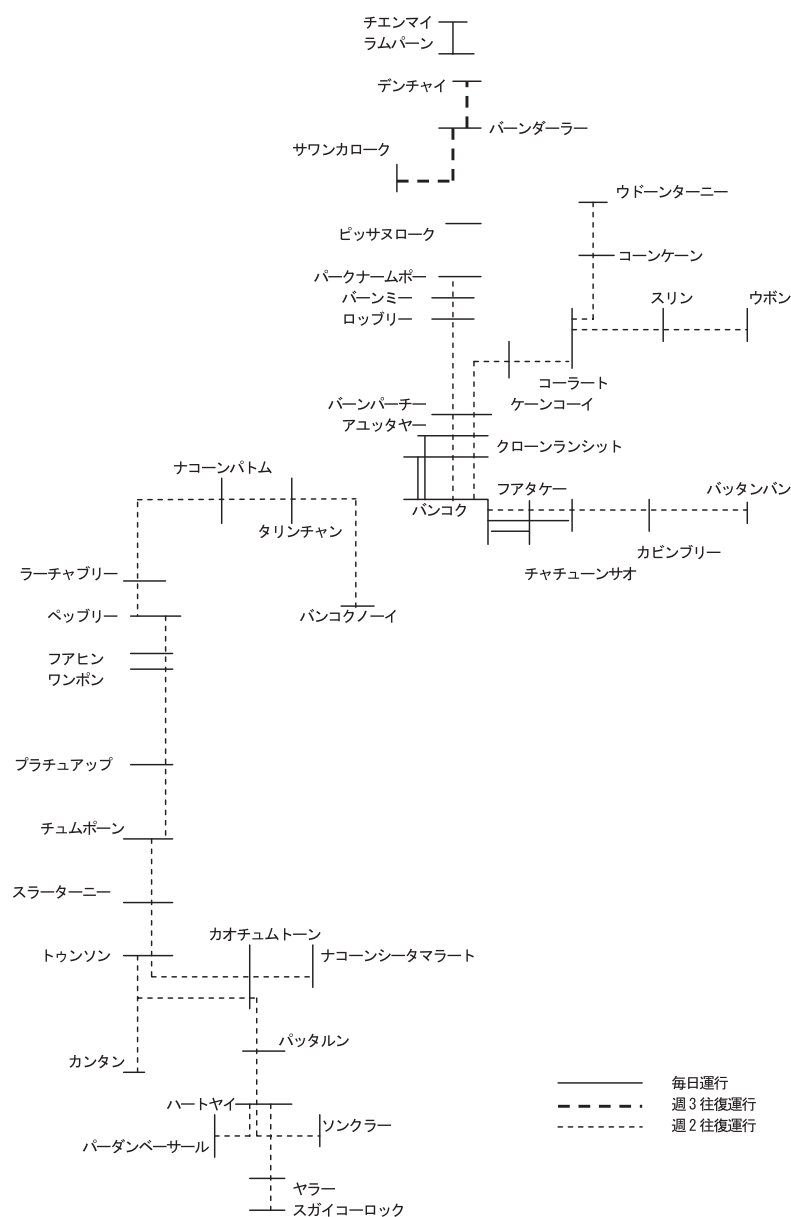


図4 旅客列車の運転区間（1945年）

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

IV タイはいかに鉄道を奪還・維持したか？

IV-1 交換条件による交渉

これまで見てきたように、タイの鉄道は日本軍の軍事輸送に駆り出されながらも、鉄道の奪還と維持に成功してきた。その要因はタイ側の交換条件による交渉と同情（hen chai）による譲歩の引き出しであった。

タイ側は日本側から鉄道車両の奪還を行う際には、常に交換条件を使いながら交渉に臨んでいた。マラヤ残留車両の返還交渉の際には、タイ側は1942年3月20日の鉄道小委員会で初めて公式に返還を要求して以来、車両の返還が実現するまで粘り強く何度も督促を繰り返した。そして、1942年6月に日本側が鉄道車両の追加の配車を求めた際に、マラヤ残留車両の存在を理由に日本側の希望に添う数の配車は難しいと主張した。すなわち、タイ側はマラヤ残留車両を返還しなければ日本側の要求する軍事輸送のための車両を提供しないと主張したのである。このため、この問題はこれまでの鉄道小委員会レベルではなく合同委員会の場でチャイと陸軍武官の間で話し合われ、最終的に日本軍がタイの車両を速やかに返還するとともに、南線の軍用列車でのマラヤの車両比率を高めることで合意したのであった。

また、米輸送列車の運行のための軍用列車の削減要求の際も、タイ側は軍用列車を1往復削減しないと日本軍が必要な米を提供できないと繰り返し主張し、日本側からの車両の奪還を画策した。これも軍用列車の削減の代わりに米輸送力を増強するという交換条件を出したものであり、1942年末の大水害が重要な前提条件として機能していた。すなわち、この水害で米の産地である中部が不作となったことから、日本側が要求する量の米を調達することは本来不可能であったが、バツタンバンや東北部からの米を輸送すればそれが実現するかもしれないとの見通しを示したうえで、その実現のためには日本軍の軍用列車の削減が不可欠であると主張したのである。この交渉の際には、主要な相手であった新納は米の確保を期待する側であり、軍用列車の削減を拒否する日本軍とは立場が異なっていたが、結果的にタイの提示した交換条件がうまく機能し、一時的ではあったが軍用列車の削減を実現させたのであった。

交換条件という点からみれば、この作戦が最もうまく機能したのは潤滑油の枯渇問題の際であった。潤滑油の枯渇によって軍用列車の運行を削減せざるを得ないとタイ側が日本側に通告したことは、言い換えれば日本側が潤滑油をタイ側に提供すれば、軍用列車の運行は維持されるという交換条件を付けたことを意味した。しかも、タイ側は潤滑油が手に入らないと、あと数日で列車の運行をすべて止めなければならないと日本側に「脅し」を掛けて、日本軍が潤滑油を提供してくれることを期待したのである。この「脅し」は極めて有効に機能し、その後日本側からの潤滑油の提供は断続的に続き、末期には列車の運行頻度の低下による消費量の減少

にも支えられたものの、潤滑油の枯渇による列車運行の停止は免れ、少なくとも半年分以上の在庫を確保しながら終戦を迎えることができたのであった。

ただし、この方法への限界もタイ側は認識していた。潤滑油問題の件で、軍事鉄道司令官のマンコーン・プロムヨーティー（Mangkorn Phromyothi）は軍最高司令官宛の文書の中で以下のように主張していた。⁹⁸⁾

……我々がこのように日本側に対して何度も最後通牒のようなものを突き付け、彼らから一部入手できると我々も言いなりになって（態度を）弱めることについて、私は憂慮している。これでは我々が脅していると彼らに思わせるかもしれない……。

このため、交換条件を出して交渉を行う際には、単に「脅す」だけではなく、根拠をもって相手を説得する必要があった。その際に有効に機能したのが、日本側の同情を得る作戦であった。

IV-2 同情による譲歩の引き出し

タイ側は常に交換条件を提示することで日本側に車両の返還や潤滑油の提供を行うよう求めたが、最終的にそれを実現することができたのは、タイ側の窮状を日本側に理解させることによって日本側を同情させ、日本側の譲歩を引き出せたためであった。このため、タイ側は日本側が同情するような根拠を提示し、日本側の要求に応じたいものの、タイ側にはそのような能力がないと説得する必要があった。

例えば、マラヤ残留車両の返還要求の際には、タイ側は所有する車両数がいかに少ないかを日本側に示すことで日本側の同情を誘う戦略を取った。上述した合同委員会での交渉の際にはチャイがタイの所有する有蓋車の少なさを示して日本側に同情させたことが、成果を導く重要な要因であった。この問題で日本側との合意を確認した1942年7月11日の鉄道小委員会の会議録には、以下のような文章が記載されていた。⁹⁹⁾

……日本側は鉄道局が所有する有蓋車の数が少なく、平時においても不足していることに同情を示した。さらに日本軍の輸送にも使用しなければならないことから、不足は以前に

98) [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 5/5 “Pho Ro Tho. Thung Pho Bo So. 1944/06/03”]。タイの鉄道は1943年12月8日付で軍の管轄下に置かれることになり、軍側の代表としてマンコーンが軍事鉄道司令官（Phu Banchakan Rotfai Thahan）に任命された [NA [2] So Ro. 0201. 98. 2/5 “Kham Sang Tho. Sanam Ruang Kan Tang Phu Banchakan Rotfai Thahan. 1943/12/08”]。

99) [NA [2] So Ro. 0201. 98/25 “Banthuk. 1942/07/11”]

もまして拡大している。しかし日本軍の軍事輸送は戦時においては必要不可欠であることから、可能な限り支援しあうことにした……。

また、米輸送力の増強のための軍用列車の削減要求も、同様にタイ側の所有する車両数の少なさを具体的に説明し、日本側を同情させようとしていた。先の表 2 の原資料は、その根拠としてタイ側が作成したものである。さらに、タイ側は軍用列車の削減で具体的にどの程度の米を輸送することができるかという数値を示すことで、軍用列車の削減が日本への米売却量を増やすことを証明しようとした。その結果、最終的に日本側はタイへの同情を示し、タイ側の要求を呑むことにしたのである。それは、新納が日本軍との交渉を約束した 1943 年 5 月 28 日の経済貿易交渉会議の会議録に記されている。¹⁰⁰⁾

……ついに、日本側はタイの鉄道車両が不足していることに同情し、またもし日本軍が軍用列車 1 本（往復）を返還すれば機関車 6 両が返還され、それにより 1 日 3 本の米輸送列車が運行でき、ざっと計算すると粳米 3 万 6,000 トンを多く受け取れることができるということは理にかなったことであるとして、日本側で計算して日本軍に提案してみることになると約束した。もし粳米の入手量が確実に増えるという数値であれば、日本軍が検討する可能性があるかもしれない……。

この日本側を同情させる作戦は、決して偶然の産物ではなく、まさにタイ側が意識的に狙っていた作戦であった。これは、米不足を利用した車両奪還計画の際に新納との交渉にあたっていたワニットの言葉に、端的に示されている。¹⁰¹⁾

……我々は鉄道車両の返還を求めているが、我々が彼らに対し車両の返還を求めているのは、彼らをより支援することができるようにするための我々の能力を高めるためであり、我々の利益のみを追求しているのではない、ということを示して同情させなければならない。このような日本側との交渉の際にはいつでも、我々は彼らが我々を同情するような言葉や態度を極力取る必要がある。実際に日本側の感触を見る限りでは、彼らは我々が真に彼らを支援しようとしているのを見て我々に同情し、かつ満足しており、そのために現在彼らはバンコクの倉庫に入りきらないくらい物資を運んできてくれているのである……。

100) [NA [2] So Ro. 0201. 98/35 "Banthuk Kan Prachum Cheracha Ruang Kan Setthakit lae Kan Kha Rawang Khluang Setthakit Thai lae Yipun Khrang thi 17. 1943/05/28"]

101) [NA [2] So Ro. 0201. 98/35 "Banthuk Kan Prachum Ruang Yipun Sanoe Naeothang Cheracha Setthakit 2486. 1943/05/24"]

このように、タイ側では日本側の要求に対して極力対応しようとする姿勢を見せながらも、どうしてもそれが達成されない状況を説明することで日本側の同情を誘い、それをもってタイ側の出した条件を呑ませようとしていたのである。そのためには、単に窮乏を訴えるのではなく、客観的な根拠を示しながら物理的に不可能であるという状況を日本側に理解させる必要があった。その点で、交換条件の提示とともに、同情を利用しながら譲歩を引き出すという2段階の作戦は、うまく機能したのである。

お わ り に

本論は、第2次世界大戦中にタイが日本軍からいかに鉄道を維持・奪還しようとしたのかについて、その方策と結果を分析することを目的とした。開戦直後からバンコクからマラヤへ向けて数多くの軍用列車が南下していったものの、列車の返送が滞ったことから多数の車両がマラヤに残留し、タイ側は直ちに車両不足に陥った。このため、タイ側はマラヤに滞留している車両数を日本側にくりかえし示してその迅速な返還を求めるとともに、車両の返還がなされないことを理由に日本軍の新たな配車要求を断るという強硬姿勢を見せた。この結果、日本側は真剣にマラヤ残留車両の返還を進めるとともに、南線の軍用列車におけるタイの貨車への依存度を大幅に低下させた。

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往復の削減を求めた。これは1942年の中部での大洪水を利用した作戦であり、余剰米のある東北部と東部から米を輸送しない限り日本側と約束した量の米を引き渡すことができず、そのためには日本軍が軍用列車に使用している車両を返還しなければならないと主張した。交渉は難航したが、最終的に日本軍は軍用列車の削減に応じ、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ができた。

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、タイ側は列車運行の継続のために日本から潤滑油を入手せざるを得なくなった。日本側に提供を求めたものの反応が鈍かったことから、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。その後も潤滑油の調達は決して順調ではなかったが、タイ側は日本側に対して潤滑油の枯渇による列車運行の中止の危険性を訴えかけ続け、何とか終戦まで列車運行を継続させることができた。

このように、タイの鉄道は日本軍の軍事輸送に駆り出されながらも、鉄道の奪還と維持に成功してきたが、その要因はタイ側の交換条件による交渉と同情による譲歩の引き出しであった。タイ側は交換条件を出しながら交渉を行い、日本側がタイの要求を呑まないと日本側の希望を叶えることができないと訴えたのである。それは単なる「脅し」のようにも見えてしまうこと

から、日本側が納得するだけの根拠が必要であった。さらに、日本側を納得させるためには、タイが努力しているにもかかわらず日本の要求を満たすことができないという態度を示し、日本側の同情を誘う必要があった。日本側がタイの主張に納得して同情を示すことで初めてタイ側に対して譲歩することになり、それがタイの鉄道の奪還と維持に大きく貢献したのである。すなわち、交換条件の提示とともに、同情を利用しながら譲歩を引き出すという2段階の作戦は、一定の成果を得ていたのである。

本論では鉄道車両の奪還と潤滑油の調達に焦点を当ててタイ側の作戦を分析してきたが、終戦が近づくとともに日本側は鉄道の防衛と列車の運行を自ら行う意志を強め、その準備を進めていくことになる。これに対し、タイ側はあくまでもタイ人による鉄道の運営を主張し、日本軍に鉄道運営権を渡さないようにと躍起になっていくのである。すなわち、タイは最後まで自らの鉄道を守り抜くことになるのである。この最終局面での日タイ双方の攻防を解明することで、戦時中のタイの鉄道を巡る両者の攻防はより明確となり、タイ側の主体性がさらに描き出されるものと思われる。

付 記

本稿は平成 25 年度科学研究費助成事業の成果の一部である。

引 用 資 料

- (1) 防衛研究所（防衛研）
陸軍一般資料 中央 — 全般鉄道
南西 — 泰仏印
- (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 Ratthamontri）（[2] So Ro., [3] So Ro.）

引 用 文 献

- 荒川憲一. 2011. 『戦時経済体制の構想と展開 —— 日本陸海軍の経済史的分析』東京：岩波書店。
- 広池俊雄. 1971. 『泰緬鉄道 —— 戦場に残る橋』東京：読売新聞社。
- 石田栄一；石田栄助（編）. 1999. 『泰緬鉄道建設第三代司令官 石田栄熊遺稿集』私家版。
- 柿崎一郎. 2000. 『タイ経済と鉄道 —— 1885～1935 年』東京：日本経済評論社。
- . 2007. 『物語 タイの歴史 —— 微笑みの国の真実』東京：中央公論新社。
- . 2009a. 「泰緬鉄道再考（第 1 回）構想と建設」『タイ国情報』43(3): 68-77
- . 2009b. 『鉄道と道路の政治経済学 —— タイの交通政策と商品流通 1935～1975 年』京都：京都大学学術出版会。
- . 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 —— 軍用列車運行予定表の分析」『東南アジア —— 歴史と文化』39: 52-85.

- . 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 64(2): 1-42.
- 倉沢愛子. 1995. 「日本軍占領下の米経済の変容」『『南方共栄圏』——戦時日本の東南アジア経済支配』正田康行（編）, 645-672 ページ所収. 東京：多賀出版.
- . （編）. 2001. 『東南アジア史のなかの日本占領』東京：早稲田大学出版部.
- . 2006. 「帝国内の物流——米と鉄道」『支配と暴力』（岩波講座 アジア・太平洋戦争 7）倉沢愛子他（編）, 125-155 ページ所収. 東京：岩波書店.
- . 2012. 『資源の戦争——「大東亜共栄圏」の人流・物流』東京：岩波書店.
- 村嶋英治. 1999. 「タイの歴史記述における記念顕彰本性格——1942-43 年におけるシャン州外征の独立救国物語化をめぐって」『上智アジア学』17: 34-57.
- 大崎純一. 1978. 『感状部隊鉄五第二大隊 かく戦えり』平塚：泰緬会.
- Phuangthip Kiatsahakun. 2011. *Thang Rotfai Sai Tai nai Ngao Athit Uthai* [The Southern Railways in the Shadow of the Rising Sun]. Nakhon Pathom: Sinlapakon University.
- 柴田善雅. 1995. 「『南方共栄圏』における運輸政策」『『南方共栄圏』——戦時日本の東南アジア経済支配』正田康行（編）, 553-613 ページ所収. 東京：多賀出版.
- Statistical Year Book, Siam* (SYB).
- 高橋泰隆. 1995. 『日本植民地鉄道史論——台湾、朝鮮、満州、華北、華中鉄道の経営史的研究』東京：日本経済評論社.
- Thaemsuk Numnon. 2005. *Muang Thai Samai Songkhram Lok Khrang thi Song* [Thailand during World War II]. Bangkok: Saithan.
- 渡邊源一郎. 1943. 『南方圏の交通』東京：国際日本協会.
- 山本有造. 2011. 『『大東亜共栄圏』経済史的研究』名古屋：名古屋大学出版会.
- 吉川利治. 2010. 『同盟国タイと駐留日本軍——「大東亜戦争」期の知られざる国際関係』東京：雄山閣.

（2014 年 7 月 2 日 掲載決定）