

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 —

Use of Civilian Passenger Trains by Japanese Army in Thailand during World War II:
Analysis of the Bills for Military Transport.

柿崎 一郎*

KAKIZAKI Ichiro

This article aims to reveal the use of civilian passenger trains in Thailand by the Japanese army during World War II by analyzing the bills for military transport in the National Archives of Thailand. Aside from the operation of military trains for the transport of troops and munitions, many Japanese soldiers (including civilian employees) also rode civil passenger trains in Thailand, and the fares for them were totaled by the Railway Department before asking for Japan to pay. The total number of Japanese soldiers using civilian passenger train during the war was about 165,000 persons.

During the period immediately after the outbreak of war, the number of inbound passengers on the Northern line was the largest, which should have been due to the small number of military trains on the Northern line. Then the number of passengers between Bangkok and Bang Pong or Nong Pladuk, the starting point of the Thai-Burma line, became overwhelmingly large in the following stage of constructing Thai-Burma line, and this tendency was inherited after the opening of the Thai-Burma line. Finally, the number of passengers decreased in the last stage when the network was divided by bombing. During this stage, passengers did not concentrate on the specific section but instead spread in various sections.

Thus, although the use of civilian passenger trains by the Japanese army was mainly found on the sections where the volumes of military transport were large, there were still not a few soldiers on the sections where military trains did not exist; it can be said that the use of civilian passenger train played a role of complementing military transport by the military train. Moreover, the existence of very local use that was not related to the movement of Japanese troops also became clear from the bills for military transport. However, the use of Thai civilian trains by the Japanese army was only an obstructive existence for Thai railways whose number of passengers was increasing while their transport capacity was decreasing.

1. はじめに

1941年12月8日未明に日本軍がタイ領内に侵入したのをきっかけに、タイは第2次世界大戦に巻き込まれることになった。日本軍にとってタイはマラヤとビルマへの進軍ルートであったことか

ら、タイに入り込んできた日本軍はタイの鉄道を軍事輸送に用いることを当初から計画しており、開戦直後から日本軍の軍用列車の運行が開始された。その後、日本軍がタイとビルマを結ぶ泰緬鉄道などの軍事目的の交通路の建設を行ったことから、タイの鉄道はそのための人員、機材、資材輸

*横浜市立大学国際総合科学部

送にも用いられた。さらに、泰緬鉄道の開通後は仏印やマラヤからタイを経由してビルマに至る長距離輸送も活発化し、タイの鉄道は日本軍の軍事鉄道化の様相を強めていったのである。

当時の日本軍の軍事輸送の主役は軍用列車であった。軍用列車は日本軍のための貸切列車であり、一般列車とは別に日本軍専用の列車を仕立てて運行するものであった。軍用列車の運行状況については既に柿崎が明らかにしており、主に南線、東線、北線の3つの路線で定期的に運行されていたことが判明している [柿崎 2010]。これらの軍用列車は貨車を主体に構成されていたが、何を運ぶかは日本側が自由に決めることができ、旅客、貨物の双方が輸送されていた。

ところが、実際には日本軍は民需用の一般列車も軍事輸送に使用していた。すなわち、一般旅客列車に日本軍の軍人や軍属（以下、日本兵）が乗車したり、一般貨物列車に日本軍の兵や物資を積んだ貨車が連結されたりしていたのである。軍用列車の運行によって民需用の一般列車の運行本数が減ったが、その削減された一般列車も日本軍は利用していた。

戦時中の日本軍の軍事輸送の状況を示す資料としては、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3種類の資料、すなわち①軍用列車運行予定表 (Banchi Sadaeng Krabuan Rot sung cha Chat Hai Chaonathi Fai Thahan Yipun)、②日本軍物資輸送報告 (Raingan Banthuk Singkhong Tangtang Thahan Yipun)、③日本軍未払分請求書 (Bin Kongthap Yipun Khang Chamra、以下請求書) が存在する。一般列車の使用状況については、貨物列車は①の資料か

らもある程度把握できるが、旅客列車の場合は③の請求書資料が唯一の情報源となる。

第2次世界大戦中の日本とタイの関係に関する研究は、レイノルズ (E. Bruce Reynolds) の研究をはじめとして数多くの研究が存在するが [Reynolds 1994]、実際にタイ国内において日本軍がどこで何をしてきたのかを具体的に明らかにした研究は、吉川に代表される泰緬鉄道関係の研究以外には存在しない [吉川 1994]。また、防衛研修所戦史室の戦史叢書もタイ国内に展開した日本軍の部隊の状況はかなり詳しく解説しているが [防衛研修所戦史室 1969]、局地的な部隊の所在までは明らかにされていない。このため、これらの軍事輸送に関する資料は、当時のタイにおける日本軍の動向を明らかにするうえで非常に重要な資料となる。

これらの資料のうち、①については柿崎とプアンティップ (Phuangthip Kiatsahakun) が既に軍事輸送の解明のために利用しており [柿崎 2010、Phuangthip 2011]、②と③についても柿崎が輸送品目の解明に使用している [柿崎 2013]¹⁾。しかしながら、③の一般旅客列車の使用状況に関する資料はこれまで利用されたことがなく、日本軍の一般旅客列車の使用状況は解明されたことがなかった。このため、本論では一般旅客列車の使用についての請求書を基に、日本軍によるタイの一般旅客列車の利用状況を明らかにすることを目的とする²⁾。

以下、2で日本軍の軍事輸送に対するタイ側の輸送費用の請求状況、日本側の支払い状況を確認した上で、一般旅客列車の利用状況の概要を把握する。次いで、3で軍用列車の運行期間を4期に分けて、それぞれにおける日本軍の一般旅客列車の利用傾向を分析し、4で日本軍による一般旅客列車利用の意味を明らかにする³⁾。なお、分析に

当たっては柿崎に従って鉄道路線を区間に分け、区間ごとに旅客数を集計している〔柿崎 2009：162-163〕⁴⁾。

2. 請求書から見る日本軍の軍事輸送

(1) 請求書の作成

軍用列車の運行のための費用の請求については、タイの鉄道局が請求書を作成して合同委員会(Khana Kammakan Phasom、後の同盟国連絡局、Krom Prasan-ngan Phanthamit)に提出し、委員会の事務局がそれを日本側に渡して支払いを求めている⁵⁾。請求書は月単位でまとめることになっており、1941年12月分から順次作成されていた。ところが、日本側が一旦認めたタイ軍の貸切列車運行の際の賃率を拒んだことから、これに基づいた請求書の作成はすぐに中止され、後述する表3のように1942年3月に100万パーツが払われてからは支払いが止まっていた⁶⁾。

このため、実質的な請求と支払の開始は、1942年7月に双方が日本軍の軍用列車運行の賃率について1kmあたり14サタンで最終的に合意してからであった⁷⁾。表1は鉄道局から日本軍へ請求された請求の一覧を示したものである。毎回の請求には複数の請求書が含まれており、軍用列車運行経費、旅客輸送運賃、貨物輸送運賃、賃貸料など、内訳ごとに請求書は分けられていた。この表の最初に記載された1941年12月分の請求書は、日本側との間で最終的に賃率が確定した後で作り直されたものであり、このために請求日が1942年11月26日と遅くなっている。

この表のように、原則として月単位で請求がなされているが、1943年半ばころから請求がなされるまでの期間が3か月程度と短くなり、遅れて請

表1 鉄道局の日本軍への請求額 (単位：パーツ)

年	月	日	請求額	累積請求額	備考
1942	11	26	553,632.30	553,632.30	1941年12月分
	12	26	1,438,498.66	1,992,130.96	1942年1月分
1943	1	4	979,321.80	2,971,452.76	1942年2月分
	1	11	1,380,955.80	4,352,408.56	1942年3月分
	1	11	674,744.30	5,027,152.86	1942年4月分
	1	13	618,909.17	5,646,062.03	1942年5月分
	1	13	566,177.70	6,212,239.73	1942年6月分
	1	15	440,037.70	6,652,277.43	1942年7月分
	1	15	407,858.60	7,060,136.03	1942年8月分
	1	18	301,147.00	7,361,283.03	1942年9月分
	2	3	188,524.77	7,549,807.80	1942年10月分
	2	8	86,431.00	7,636,238.80	1942年11月分
	3	15	242,700.90	7,878,939.70	1942年12月分
	3	24	314,851.77	8,193,791.47	1943年1月分
	4	23	397,995.87	8,591,787.34	1943年2月分
	6	10	340,164.72	8,931,952.06	1943年3月分
	6	11	220,984.00	9,152,936.06	
6	15	120,585.30	9,273,521.36		
6	29	515,030.49	9,788,551.85	1943年4月分	
7	24	516,158.06	10,304,709.91	1943年5月分	
		600,914.40	10,905,624.31	1943年6月分	
	9	28	782,304.79	11,687,929.10	1943年7月分
			480,659.20	12,168,588.30	1943年8月分
	11	27	551,773.09	12,720,361.39	1943年9月分
1944	1	2	736,534.40	13,456,895.79	1943年10月分
	2	3	573,930.50	14,030,826.29	1943年11月分
	3	7	474,620.05	14,505,446.34	1943年12月分
	4	5	490,744.00	14,996,190.34	1944年1月分
	5	16	691,138.82	15,687,329.16	1944年2月分
	6	9	689,482.25	16,376,811.41	1944年3月分
	7	6	495,123.70	16,871,935.11	1944年4月分
	8	14	840,187.63	17,712,122.74	1944年5月分
	9	4	1,003,139.50	18,715,262.24	1944年6月分
	9	4	153,115.42	18,868,377.66	軍事鉄道建設費
	9	23	689,355.77	19,557,733.43	1944年7月分
	9	23	22,392.01	19,580,125.44	軍事鉄道建設費
10	27	558,659.60	20,138,785.04	1944年8月分	
10	27	12,831.91	20,151,616.95	軍事鉄道建設費	
11	28	786,827.86	20,938,444.81	1944年9月分	
11	28	10,146.60	20,948,591.41	軍事鉄道建設費	
12	25	469,309.20	21,417,900.61	1944年10月分	
1945	1	23	4,811,806.25	26,229,706.86	1944年11月分
	1	23	797.00	26,230,503.86	軍事鉄道建設費
	3	9	537,195.20	26,767,699.06	1944年12月分
	3	23	400,888.20	27,168,587.26	1945年1月分
	4	25	287,329.70	27,455,916.96	1945年2月分
	6	5	199,824.30	27,655,741.26	1945年3月分
	6	5	21,803.45	27,677,544.71	軍事鉄道建設費
	6	27	139,282.40	27,816,827.11	1945年4月分
	8	3	222,527.76	28,039,354.87	1945年5月分
	8	31	259,380.70	28,298,735.57	1945年6月分
	9	24	273,104.37	28,571,839.94	1945年7月分
	9	24	74,234.27	28,646,074.21	1945年1、2月追加分
10	24	242,944.70	28,889,018.91	1945年8月分	
1946	1	5	104,891.02	28,993,909.93	1945年3、4月追加分
	1	28	149,039.26	29,142,949.19	1945年5、6月追加分
	2	5	200,002.80	29,342,951.99	1945年7、8月追加分
	3	15	1,524,832.60	30,867,784.59	1945年9月分
	3	15	444.10	30,868,228.69	軍事鉄道建設費
	4	11	4,816.50	30,873,045.19	1945年9月分(追加)

注1：累積請求総額は請求額の累積額を示す。

注2：実際には請求書の送付後に計算ミス、日本側の反論、日本側から提供された資材や機材の価格の相殺などで請求額を変更している場合もあるので、最終的な請求額は表の合計額よりも若干減少する。

出所：NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 7/9より筆者作成

求される分が増えていった⁸⁾。このため、毎月分の請求額が必ずしもその月内の軍事輸送の状況を示すものではない。1945年9月分までで請求は終わるが、地方からの請求の場合は中央に書類が届くまで時間がかかったり、あるいは途中で散逸してしまったりして、最終的に請求できなかった分も少なからず存在していたものと思われる。単純に積算した請求総額は計3,087万パーツであるが、実際には途中で請求額が若干変化している例も存在していた⁹⁾。

また、1945年9月から行われている追加分の請求については、タイ側が賃率を引き上げたことからなされたものである。急速な物価の高騰を背景に、タイ側は1944年末で失効した旧覚書の更新の際に賃率を引き上げたいと日本側に要求し、従来の1kmあたり14サタンを28サタンに引き上げるよう求めた¹⁰⁾。日本側は引き上げ幅が大きすぎると反対していたが、タイ側は6月7日の閣議でこの値上げを了承してしまった¹¹⁾。しかし、日本側が19サタンへの引き上げしか認めなかったことから、最終的にはこの賃率への引き上げで決着したようである¹²⁾。これに基づいて、1945年1月分からの請求に賃率の引き上げ分の追加請求が発生した。

請求の内訳は表2の通りであり、軍用列車運行費が全体の94%を占めていた¹³⁾。他にも、通常の旅客、貨物輸送の扱いで請求されている旅客、貨物輸送費、そして国外や泰緬鉄道でタイの車両を使用した際に支払う車両使用料がいずれも40万パーツ程度存在している。このように、基本的には軍用列車の運行費が請求額のほとんどを占めていたが、他にもさまざまな請求がなされており、タイ側が日本側によって使用・借用されたものを実に詳細に記録して、日本側に対して請求してい

たことが理解される。

(2) 遅れる日本軍の支払い

このような請求に対して、日本軍の支払いは遅れていた。表3は判別した限りの日本側の請求書に対する支払い状況を示しており、これを見ると1942年3月に最初の支払いがなされた後、賃率が確定した同年7月まで支払いは行われていないことが分かる。その後、1942年9月によりやく2回目の支払いがなされ、1943年1月までに計500万パーツが支払われたことで支払総額は計600万パーツとなった。しかしながら、その後支払いは再び止まり、1944年2月に再開された後は個別の請求書に対応した金額が支払われていることが分かる。タイ側から渡された請求書は日本側ですべて確認を行っており、日本側の記録と請求が異なる場合は、頻繁にタイ側に訂正を求めていた¹⁴⁾。

日本側の支払いは1945年に入ってようやく増加し、列車運行費として約568万パーツを一度に支払っているのが注目される。また終戦直前の8月に

表2 日本軍への請求の内訳

	金額 (パーツ)	比率 (%)	備 考
軍用列車運行費	24,290,521.40	93.60	
貨物輸送費	426,344.80	1.64	
旅客輸送費	432,082.69	1.66	
車両使用料	381,528.35	1.47	国外、泰緬鉄道
修理費	158,374.78	0.61	車両修理費
賃貸費	54,632.05	0.21	宿舎
薪使用料	57,588.30	0.22	
資 材	110,841.91	0.43	部品、燃料、潤滑油など
そ の 他	39,266.23	0.15	
総 額	25,951,180.51		

注：請求書が一部欠落しているため、総額は表1よりも少なくなっている。

出所：表1と同じ

表3 日本軍の支払額（単位：パーツ）

年	月	日	支払額	支払総額	備 考	
1942	3	24	1,000,000.00	1,000,000.00		
		9	1,000,000.00	2,000,000.00		
		10	1,000,000.00	3,000,000.00		
1943	1	13	3,000,000.00	6,000,000.00		
1944	2	4	1,593,016.76	7,593,016.76		
		3	6,822.40	7,599,839.16	チュムポーン、ハートヤイ宿舎代	
		6	1,652,620.40	9,252,459.56		
	10	13	3,203.20	9,255,662.76	車両通行費	
	11	7	9,528.20	9,265,190.96	車両通行費、クラ地峡線車両使用料	
	12	7	54,715.89	9,319,906.85	運行費、軍事鉄道建設費、チュムポーン宿舎代	
1945	1	19	208.00	9,320,114.85	薪使用料	
		1	16	2,804.43	9,322,919.28	薪使用料
		1	25	550.00	9,323,469.28	宿舎代
		2	6	1,031.25	9,324,500.53	宿舎代
		3	16	88,636.00	9,413,136.53	泰緬鉄道車両使用料
		3	27	8,557.40	9,421,693.93	宿舎代、薪使用料
		3	30	18,171.50	9,439,865.43	車両修理費
		4	7	1,610.00	9,441,475.43	宿舎代
				5,677,641.50	15,119,116.93	運行費
		7	16	4,822.80	15,123,939.73	泰緬鉄道車両使用料
		8	2	1,733,441.19	16,857,380.92	1944年10～12月分運行費、車両使用料他
	8	16	1,067,245.88	17,924,626.80	1945年1～3月分運行費、車両使用料他、軍事鉄道建設費	

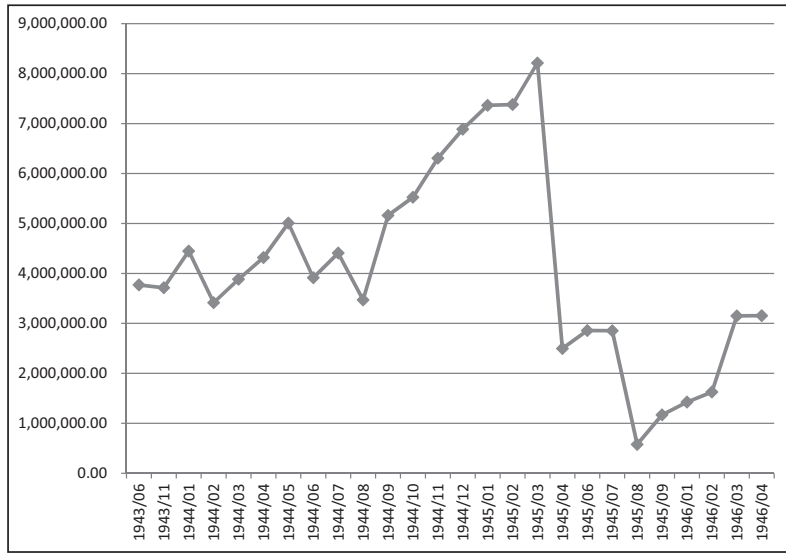
出所：表1と同じ

も合わせて280万パーツが支払われており、1945年に入ってからの支払額は約860万パーツとそれまでの3年間に支払われた額とほぼ同じ額となっている。8月に入ってからの支払いは、戦争の終結を控えてできる限りタイ側の負債を減らそうという配慮のように見受けられるが、8月16日の支払いをもって日本側の支払いは止まってしまったようである。8月22日には日本側が泰緬鉄道などの機関車を引き渡す形で相殺することを提案していたが、タイ側はそれに否定的であった¹⁵⁾。

表1と表3を比較すると、最終的なタイ側の請求額が3,087万パーツ、日本側の支払額が1,792万パーツで、日本側の未払い分は1,295万パーツとなるが、実際には日本側からの支払いは表3よりも多かったようである。図1は、鉄道局から合同委員会（同盟国連絡局）宛に送られた請求書を送

付する文書に記載されていた日本軍の未払額をまとめたものである。この記述は1944年以降については毎月記されているが、それ以前は2回しか記載がない。これを見ると、1944年半ばまで未払額は400万パーツ程度で変動し、その後1945年3月までは増加して800万パーツを超えたものの、翌月300万パーツ弱まで減少したことが分かる。そして、上述の終戦直前の支払いを経て8月末には60万パーツ弱まで減少したものの、その後遅れていた請求が積み重なって最終的な未払額は315万パーツとなっていた。すなわち、表2に記載された日本側からの支払いの他に、980万パーツの支払いがなされていたことになる。

このように、日本軍の軍事輸送に対する費用の請求は、日本側との賃率に関する合意が遅れたことから大幅に遅れ、開戦から約1年経ってようやく



注：各月末の数値を示す。

出所：表1と同じ

図1 日本軍の未払額の推移 (単位：バーツ)

く始まった状況であった。請求の遅れは支払いの遅れも招き、最終的にまとまった支払いがなされたのは1945年に入ってからであった。そして、少なくともタイ側が請求書を発行した金額の10分の1が、最終的に支払われずに終わったのであった。

(3) 一般旅客列車への乗車

日本軍の一般旅客列車の利用状況は、表2の旅客輸送費に計上された請求書から判別される。日本兵が軍用列車に乗車する際には、軍用列車の運行費用は列車単位で計算されるため、その列車に乗車した兵が個別に運賃を支払うことはない。しかし、兵が一般列車を利用した際には運賃を支払う必要があることから、軍用列車の運行とは別の形で請求がなされていた。本来は一般列車を利用する際には駅で切符を買って乗車することから、後から運賃を請求することはないのであるが、日本兵が一般列車に乗車する際には駅で乗車票を発

行して切符の代わりに用い、その控えがバンコクに送られて請求書としてまとめられ、日本側に渡されていた。このため、請求書からは乗車票が発行された年月日、発駅と着駅、旅客の人数の情報が得られる。請求は1941年12月11日から行われ、最後は1945年9月29日分となる。ただし、南部の各駅での請求は1942年1月以降となることから、軍用列車の運行の請求書と同じく1941年12月分は把握できていなかったものと思われる。

表4はこの請求書から得られた日本軍の旅客列車の利用者数をまとめたものである。これを見ると、全期間を通じてのべ16万4,797人の日本兵が旅客列車を利用したことが分かる。時期的には1942年2月が1万人を越えて最も多く、1943年3月が695人と最も少なくなっており、平均すると月3,500人程度、1日約120人の利用があったことが分かる。方向別では下りが計7.2万人、上りが9.3万人と上りのほうが利用者は多くなっており、バンコ

表4 日本軍の一般旅客列車利用者数 (単位:人)

期間	年月	下り				上り				計						
		南線	東線	北線	東北線	計	南線	東線	北線	東北線	計	南線	東線	北線	東北線	計
第1期	1941/12	38	207	684	23	952	280	2,119	297	-	2,696	318	2,326	981	23	3,648
	1942/01	1,040	467	2,185	8	3,700	2,667	818	3,032	32	6,549	3,707	1,285	5,217	40	10,249
	1942/02	-	184	1,493	-	1,677	-	127	1,793	-	1,920	-	311	3,286	-	3,597
	1942/03	286	154	1,060	-	1,500	434	62	1,918	-	2,414	720	216	2,978	-	3,914
	1942/04	292	29	782	17	1,120	191	36	1,318	17	1,562	483	65	2,100	34	2,682
	1942/05	253	61	707	10	1,031	326	66	1,309	17	1,718	579	127	2,016	27	2,749
	1942/06	420	98	259	-	777	588	92	359	-	1,039	1,008	190	618	-	1,816
計	2,329	1,200	7,170	58	10,757	4,486	3,320	10,026	66	17,898	6,815	4,520	17,196	124	28,655	
第2期	1942/07	864	95	232	3	1,194	1,418	93	208	-	1,719	2,282	188	440	3	2,913
	1942/08	1,828	84	174	-	2,086	1,625	115	230	-	1,970	3,453	199	404	-	4,056
	1942/09	1,121	83	43	-	1,247	1,597	109	46	-	1,752	2,718	192	89	-	2,999
	1942/10	1,271	326	164	-	1,761	1,138	291	183	-	1,612	2,409	617	347	-	3,373
	1942/11	1,652	169	91	6	1,918	1,538	222	79	-	1,839	3,190	391	170	6	3,757
	1942/12	1,361	19	43	-	1,423	1,403	61	32	-	1,496	2,764	80	75	-	2,919
	1943/01	728	13	63	-	804	1,208	55	79	-	1,342	1,936	68	142	-	2,146
	1943/02	996	8	96	10	1,110	1,327	53	131	-	1,511	2,323	61	227	10	2,621
	1943/03	173	4	23	2	202	464	2	27	-	493	637	6	50	2	695
	1943/04	773	11	172	13	969	1,241	34	178	9	1,462	2,014	45	350	22	2,431
	1943/05	846	14	172	-	1,032	1,117	26	220	-	1,363	1,963	40	392	-	2,395
	1943/06	820	12	106	1	939	1,244	73	181	1	1,499	2,064	85	287	2	2,438
	1943/07	895	34	70	-	999	1,358	46	106	-	1,510	2,253	80	176	-	2,509
	1943/08	1,235	65	191	-	1,491	1,846	25	136	-	2,007	3,081	90	327	-	3,498
	1943/09	1,168	17	195	10	1,390	1,859	48	136	6	2,049	3,027	65	331	16	3,439
	1943/10	1,372	87	563	4	2,026	1,842	32	462	28	2,364	3,214	119	1,025	32	4,390
計	17,103	1,041	2,398	49	20,591	22,225	1,285	2,434	44	25,988	39,328	2,326	4,832	93	46,579	
第3期	1943/11	1,219	187	1,191	-	2,597	1,790	33	1,548	-	3,371	3,009	220	2,739	-	5,968
	1943/12	1,544	156	1,357	-	3,057	1,518	25	1,754	-	3,297	3,062	181	3,111	-	6,354
	1944/01	1,031	65	899	3	1,998	1,477	4	1,023	-	2,504	2,508	69	1,922	3	4,502
	1944/02	803	16	720	-	1,539	1,203	15	1,083	-	2,301	2,006	31	1,803	-	3,840
	1944/03	1,204	10	689	9	1,912	2,025	20	880	31	2,956	3,229	30	1,569	40	4,868
	1944/04	1,114	9	743	12	1,878	1,251	7	806	6	2,070	2,365	16	1,549	18	3,948
	1944/05	1,042	2	769	15	1,828	1,545	4	848	1	2,398	2,587	6	1,617	16	4,226
	1944/06	964	4	637	28	1,633	1,466	7	722	17	2,212	2,430	11	1,359	45	3,845
	1944/07	1,173	12	1,235	44	2,464	1,521	4	982	31	2,538	2,694	16	2,217	75	5,002
	1944/08	1,063	1	167	42	1,273	1,371	22	50	53	1,496	2,434	23	217	95	2,769
	1944/09	1,119	2	880	42	2,043	1,222	20	665	54	1,961	2,341	22	1,545	96	4,004
	1944/10	1,235	7	999	47	2,288	1,434	14	825	68	2,341	2,669	21	1,824	115	4,629
1944/11	1,305	1	948	56	2,310	1,439	19	769	40	2,267	2,744	20	1,717	96	4,577	
1944/12	1,322	12	631	55	2,020	1,241	1	647	114	2,003	2,563	13	1,278	169	4,023	
計	16,138	484	11,865	353	28,840	20,503	195	12,602	415	33,715	36,641	679	24,467	768	62,555	
第4期	1945/01	2,015	5	485	68	2,573	1,089	2	1,403	66	2,560	3,104	7	1,888	134	5,133
	1945/02	911	2	316	143	1,372	811	4	1,252	97	2,164	1,722	6	1,568	240	3,536
	1945/03	664	-	410	193	1,267	575	-	932	72	1,579	1,239	-	1,342	265	2,846
	1945/04	408	-	162	169	739	720	4	218	67	1,009	1,128	4	380	236	1,748
	1945/05	682	3	381	98	1,164	420	20	364	558	1,362	1,102	23	745	656	2,526
	1945/06	493	29	821	116	1,459	309	1	700	88	1,098	802	30	1,521	204	2,557
	1945/07	511	9	529	184	1,233	386	17	1,252	500	2,155	897	26	1,781	684	3,388
	1945/08	444	5	477	105	1,031	498	-	839	533	1,870	942	5	1,316	638	2,901
	1945/09	456	-	390	-	846	510	51	805	161	1,527	966	51	1,195	161	2,373
計	6,584	53	3,971	1,076	11,684	5,318	99	7,765	2,142	15,324	11,902	152	11,736	3,218	27,008	
総計	42,154	2,778	25,404	1,536	71,872	52,532	4,899	32,827	2,667	92,925	94,686	7,677	58,231	4,203	164,797	

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

クから地方へよりも地方からバンコクへ向かう利用者のほうが多かったことを示している。上り列車の利用者のほうが多かった理由は、下りの軍用列車の本数のほうが多かったためであろう¹⁶⁾。

路線別では南線の利用者が合計して約9.5万人

と最も多く、次いで北線の約5.8万人となっている。南線は第1期の利用は比較的少ないが、第2期と第3期は最も利用が多くなり、第4期に減少して北線と同じレベルとなっている。北線は逆に第1期に利用が多く、第2期に大幅に減ったのち、

再び第3期に利用が増えている。東線は第1期の利用が最も多く、第2期の途中から減少して、以後は1ヶ月100人以下の利用がほとんどとなっている。東北線は逆に第3期の途中から利用が増加し、第4期に最も利用者が増えている。

ただし、この請求書のデータは欠落部分があるため、表4が日本軍の一般旅客列車の使用状況をすべて反映していると見なすことはできない。例えば、1943年3月の数値は隣接する月と比べて異常に小さくなっているが、これはこの月の請求が過少なためと思われる¹⁷⁾。同様に、1944年8月と1945年4～5月の利用者数も前後の月に比べて減っているが、これは北線の利用者数が異常に少ないためであり、やはり請求できていない輸送があったものと思われる。実際に請求書は月単位で作成されているが、例えば1944年1月分の請求書でも1943年4月の輸送分が請求されているなど、請求が大幅に遅れる場合もあった。また、パークナム線のウィッタユ〜クローントゥーイ間の請求は1942年5月から8月上旬までの期間に限られ、それ以外の期間には一切請求がなされていないことから、これも何らかの理由でその後の時期の利用に関する請求が欠落したものと考えられる¹⁸⁾。このように、最終的に各駅からの情報をバンコクに集めて集計するまでの間に漏れてしまった輸送も少なからず存在しているものと思われる。

3. 一般旅客列車の利用状況

(1) 第1期（戦線拡大期：1941年12月～1942年6月）

以下、第1期から第4期までの日本軍の旅客列車利用の状況を、週平均の区間別利用者数を用いて考察していく。

図2は第1期の旅客列車の利用状況を示したものである。この時期の週平均の利用者数は、のべ877人であった。最も利用が多い区間は北線2区間からバンコクへの輸送であり、週平均144人（1日平均21人）となっている。次いでカンボジアからバンコクへの62人、バンコクから北線2区間への62人となっており、全体的に北線での利用者が多くなっていることが分かる。

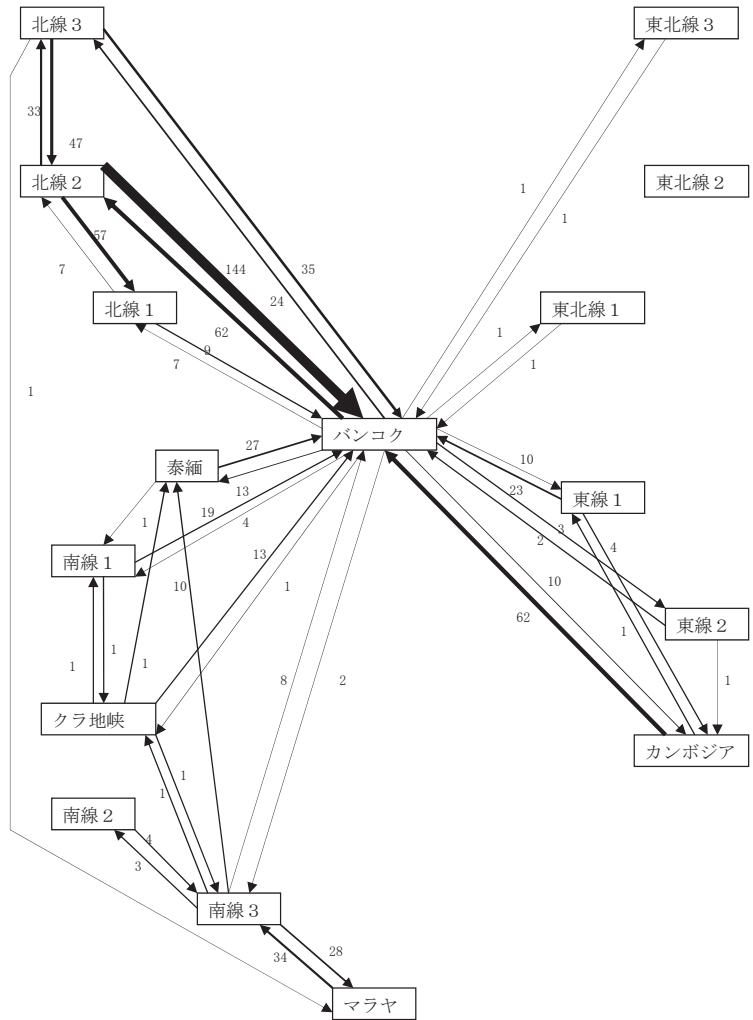
北線での利用が多かった背景は、やはりビルマ攻略の影響であろう。最初にビルマに進出した際のルートはメーソートからモールメインに至るルートであったことから、北線のピッサヌロークやサワンカロークから陸路でビルマを目指す部隊が多数存在した。北線ではこの時期下りの軍用列車が多数運行されていたが、上りの軍用列車はほとんど存在しなかったため〔柿崎 2010：55-57〕、北線沿線からバンコク方面に戻る際に一般旅客列車が多数利用されたものと考えられる。最も利用者数の多い北線2区間からバンコクへの輸送を見ると、発駅は道路との接続点であったピッサヌローク、サワンカロークと、途中の要衝ナコーンサワンの最寄り駅となるパークナムポー、ノンプリンとなっていた¹⁹⁾。また、図には現れていないが、北線2区間内と北線3区間内の利用も多く、週平均はそれぞれ74人、46人となっていた。北線2区間では上述の4つの駅の相互間が多く、北線3区間ではラムパーン〜チエンマイ間の利用が多くなっていた²⁰⁾。

東線の利用者はこの時期に最も多くなっており、主要な輸送はカンボジアからバンコクを目指す部隊の輸送であった。カンボジアからバンコクへの輸送は1941年12月13日から翌年1月25日の間にすべて行われており、当時の国境駅アランヤ

プラテートが発駅であった²¹⁾。このルートでは近衛師団を中心にマレー方面に下る部隊とビルマを目指す部隊の双方が通過していたことから、その一部がアランヤプラテートから一般列車を利用したと思われる。東線1区間からバンコクへの利用も同様であり、途中のカビンブリーやプラーチンブリーから乗車する兵が存在していた²²⁾。東線では上り列車を中心に軍用列車が最大で1日3～4往復運行されていたが、多数の部隊がこのルートを用いるために一般列車もかなり用いられていたであろう。

南線では南線3区間とマラヤの間の利用が最も多くなっているが、実際の輸送区間を見るとハートヤイ～スガイコーロック間の輸送がそのほとんどを占めていた²³⁾。南線の軍用列車はほとんどがハートヤイからパーダンバーサルを経てマラヤの西海岸線に向かっており、ハート

ヤイ～スガイコーロック間には開戦直後を除いて軍用列車の設定はなかったようである。このため、コタバル方面との往来の際にこの間の利用が見られたものと考えられる。逆にハートヤイ～パーダンバーサル間の利用は皆無であることから、こちらは皆軍用列車を利用していたことになる。南線では軍用列車の本数が最も多くなっていたこと



注：対象期間を34週として換算してある。
出所：NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 7より筆者作成

図2 日本軍の旅客列車利用（週平均）（第1期）（単位：人）

から、バンコクと南部やマラヤを往来する兵は通常軍用列車を使用していたようであり、長距離の往来はほとんど存在していなかった。

なお、この図には現れていないが、この時期にはバンコク市内の相互利用も存在し、週平均の利用者数は50人に上っていた。主要な利用区間はパークナム線のウィッタユ～クロントゥーイ

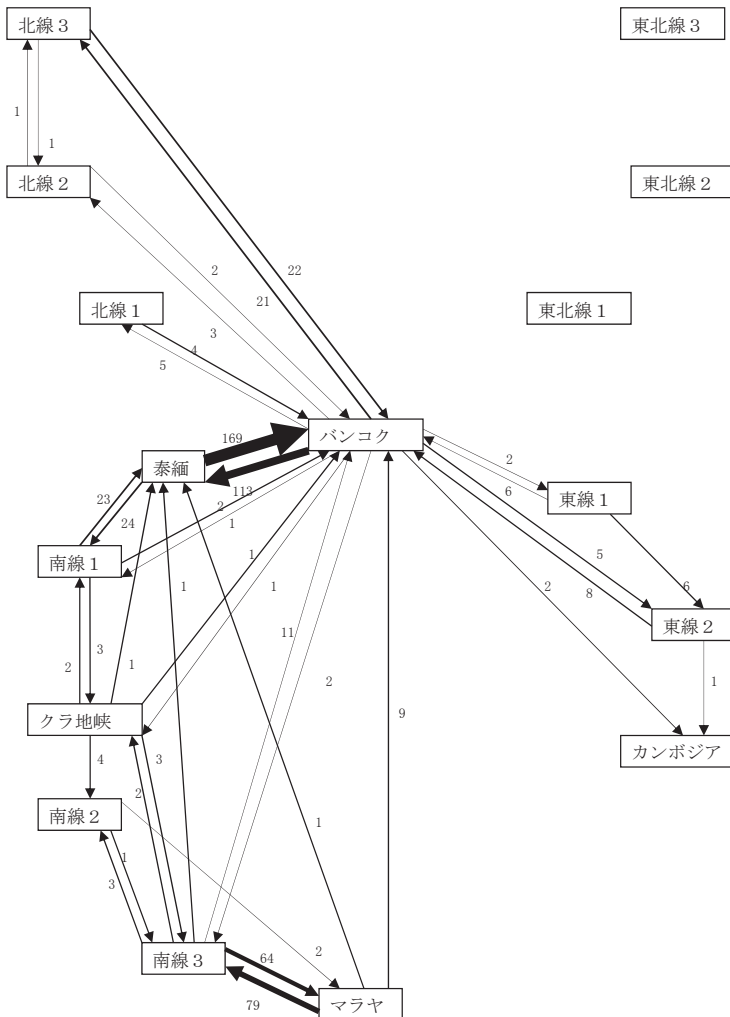
間であり、この区間の利用のみで全体の半分以上を占めた。上述のようにパークナム線での利用の請求は次の第2期に入ってすぐになされなくなることから、パークナム線の利用者が含まれていたことがこの時期のバンコク市内の利用者数を多くした要因であると考えられる²⁴⁾。

(2) 第2期 (泰緬鉄道建設期：1942年7月～1943年10月)

次の第2期は泰緬鉄道の建設が始まることから、軍事輸送面では泰緬区間（ノンプラードック、バーンポーン）発着の輸送が大きく増加していた [柿崎 2010：63-65]。図3を見ると、やはりバンコク～泰緬間の利用者が圧倒的に多く

なっており、以下南線3区間～マラヤ間が双方方向とも利用者が多いことが分かる。軍事輸送と同様に東線と北線では利用者数が大きく減っており、とくに東線ではカンボジアからバンコクへの利用者が図の上では消えていることが分かる。全体として、この時期の利用は南線が中心ということになる。全体としての利用者数は第1期よりも減り、週平均の利用者数はのべ764人であった。

バンコクと泰緬区間の利用が最も多くなっていることは、泰緬鉄道の建設に伴ってバンコクから建設現場を訪れる日本兵が増加したことを示している。この時点ではまだ泰緬鉄道は開通していないことから、泰緬鉄道の起点であるノンプラードックよりもカーンチャナブリー方面への道路が分岐するバーンポーンを乗降する日本兵がはるかに多かった。下り列車では全体の97%がバンコク（フ



注：対象期間を61週として換算してある。
出所：図2と同じ

図3 日本軍の旅客列車利用（週平均）（第2期）（単位：人）

アラムポーン) 発バーンポーン着の利用であり、上り列車でも全体の88%がバーンポーン発バンコク着の利用であった²⁵⁾。すなわち、このバンコク～泰緬間の日本兵の流動は、実際はバンコク～バーンポーン間の往来であった。

この当時は南線で1日2～3往復の軍用列車が運行されていたが、実際にはバンコクからバーンポーンを訪れる日本兵は一般の旅客列車を主に用いていたことになる。その理由は、軍用列車の時刻設定にあった。1943年1月の時点の軍用列車の時刻表を見ると、下り列車がバンコクを発車する時刻は4時、18時50分、21時の1日3本であり、最初の列車は朝が早すぎ、残る2本の列車はバーンポーン着が遅すぎた²⁶⁾。また、上りも時刻表ではバーンポーン発が3時、5時40分、8時30分といずれも朝に集中し、朝バンコクを出て仕事をし、夕方バンコクに戻る場合には利用できなかった。これに対し、一般の旅客列車では朝バンコクを發って夕方バンコクに戻るちょうど良い時間帯の列車が存在した。この列車はバンコク～フアヒン間の快速列車であり、下りのバンコク発が7時40分、上りのバンコク着が21時30分と、バーンポーンで日中に仕事をするには好都合な列車であった²⁷⁾。このため、この間を往来する日本兵の多くがこのバンコク～フアヒン間快速列車を利用していた²⁸⁾。

南部の南線3区間とマラヤの間の利用は、第1期のハートヤイ～スガイコーロック間のみではなく、ハートヤイ～パーダンベサール間でも出現していた。南線3区間からマラヤへは全体の73%がハートヤイ発パーダンベサール着の利用、27%がハートヤイ発スガイコーロック着の利用となり、逆方向でも77%がパーダンベサール発ハー

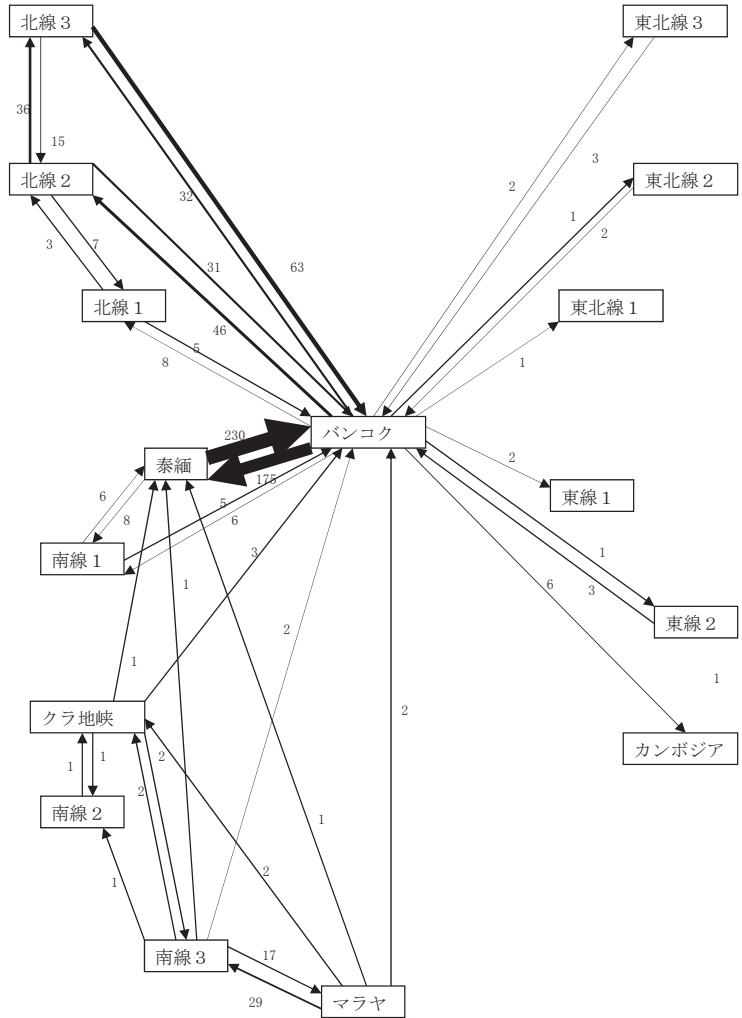
トヤイ着、22%がスガイコーロック発ハートヤイ着の利用となっていた²⁹⁾。第1期よりも週平均の利用者数は大幅に増えており、ハートヤイ～パーダンベサール間の利用者がその増加に大きく貢献したことになる。また、図には現れていないが、マラヤ内、すなわちパーダンベサールとスガイコーロックの2つの国境間の相互の往来もこの時期には急増しており、週平均で75人の利用者が存在した。内訳は双方向とも同程度の人数であり、タイを通過してマラヤ東海岸と西海岸を往来する日本兵が定期的に存在していたことを示すものである³⁰⁾。とくに、日本軍がマラヤを侵攻してからはマラヤの東海岸線は不通になっていたことから、東海岸線の終点のクランタンと西海岸との往来には必ずタイを経由しなければならなかった。

(3) 第3期 (泰緬鉄道開通期：1943年11月～1944年12月)

次の第3期になると、泰緬鉄道が開通してインパール作戦関連の輸送が増えたことで、軍事輸送も全体的に輸送量が増加し、とくにカンボジアからバンコク経由で泰緬区間へと、マラヤから泰緬区間への輸送が大きく増加した時期であった [柿崎 2010：65-67]。週平均の利用者数ものべ962人と、全期間中で最も多くなっていた。図4を見ると、旅客列車の利用では相変わらずバンコク～泰緬間の利用が顕著であり、北線方面の輸送が第2期より増加していることが分かる。軍事輸送と異なる点は、カンボジア～バンコク間と泰緬～マラヤ間の輸送がほとんど見られない点であり、やはりこのような長距離の区間では軍用列車を利用していたために、一般列車の利用は少なかったことが分かる。

バンコク～泰緬間では、相変わらずバーンポーン発着の利用者が大半を占めていたが、ノンプラードック発着の利用者も第2期より増加していた。バンコクから泰緬区間へは全体の11%がノンプラードック着となっており、逆方向では14%がノンプラードック発となっていた³¹⁾。泰緬鉄道が開通したことで、ノンプラードックで泰緬鉄道の軍用列車に乗り換える日本兵が出現したと思われる。また、第2期にはほとんどの利用者がバンコク（ファラムポーン）駅を発着していたが、この時期にはラーマ6世橋の爆撃により南線の旅客列車の始発駅が1944年1月8日からトンブリー発着となったため、これ以降はすべて利用者の発着駅もトンブリー駅となっていた³²⁾。

北線では北線3区間からバンコクへの利用者が週平均63人と最も多く、バンコクから北線2区間へ、北線2区間から北線3区間への利用者も多くなっていた。北線ではインパール作戦向けの輸送のため、1944年2月までは1日1本の軍用列車が運行されていたが、その後は運行本数が減ったために、一般列車の利用者が少なからず存在していたものと思われる。最も利用者の多かった北線3区間からバンコクへの利用状況を見ると、ラ



注：対象期間を65週として換算してある。

出所：図2と同じ

図4 日本軍の旅客列車利用（週平均）（第3期）（単位：人）

ムバーン発の利用者が最も多く全体の45%を占め、次いでチェンマイの36%となっていた³³⁾。1944年初めにチェンマイ駅は爆撃の被害を受けており、1月から4月21日までバンコクへ向かった日本兵は皆無であった。代わりに1駅手前のパーヤーノーン、2駅手前のパーサオの各駅がこの間用いられており、チェンマイ駅の代替機能を果た

していた³⁴⁾。なお、バンコクでも同様に空襲の被害によって一時的に駅が閉鎖されており、1944年6月4日から9月5日までは北線3区間から発ってフアラムポーンに到着する日本兵はなく、代わりに1つ手前のサームセーン駅で降車していた。

図には現れていないが、北線3区間内の利用者は週平均で107人と非常に多くなっていた。内訳はやはりラムパーン～チェンマイ間の利用者が多く、チェンマイ発ラムパーン着が全体の47%、ラムパーン発チェンマイ着が全体の35%を占めていた³⁵⁾。この時期にはチェンマイからタウンゲーへ向けて行われた道路建設が進まないことから、日本軍はビルマへの進軍ルートとしてラムパーンからタウンジーに至るルートを利用することに決めていた。このため、一旦チェンマイに入った部隊がラムパーンに戻ってからビルマに向かう事例が多く、軍事輸送でもこの間の輸送は多くなっていた。上りのチェンマイ発の利用者のほうが多いのは、このためであろう。

南部では南線3区間～マラヤ間の利用者も依然として存在したが、第2期よりは大幅に減少した。マレー4州がタイに割譲されたことに伴い、1943年10月末よりタイ側がマラヤ東海岸線のトゥムパットまでの運行を担当することになったことから、この時期にはスガイコーロック発の旅客はなくなり、クランタン側ではパシルマス、パーレックバン、トゥムパットの3駅が利用されることになった³⁶⁾。この時期は再びこのクランタン側の利用者が多くなり、マラヤ発南線3区間着の利用者の75%がクランタン発ハートヤイ着となり、逆方向ではハートヤイ発クランタン着が全体の54%となっていた³⁷⁾。マラヤ発の利用者のほうが多かった理由は、クランタンのタイへの移管によってクランタンか

ら日本軍が一部撤退したためと思われる。

また、南線3区間内の利用者数も週平均で59人と多くなっていた。具体的な利用区間を見ると、最も多い区間はトゥンソン発トラン着で全体の34%を占め、その逆のトラン発トゥンソン着が26%と、この間の往来のみで全体の60%を占めていた³⁸⁾。トランには1943年3月から日本軍が駐屯しており、さらにその先のカンタンはプーケットなど西海岸の各都市への海路の玄関口であった。トゥンソンはトランを経てカンタンに至る支線の分岐点であり、南線の軍用列車からこの支線に乗り換えてトランやカンタンとの間を往来する兵が存在したことを示している³⁹⁾。なお、この時期にはマラヤ内の週平均の利用者数は6人と第2期に比べて大幅に減少するが、これは1944年4月13日をもってパーダンバーサルとクランタンの3駅間の往来が消えるためである。これが請求の欠落によるものか、実際の往来がなくなったためなのかは判別しない⁴⁰⁾。

(4) 第4期（路線網分断期：1945年1月～9月）

最後の第4期は、路線網が寸断されたことから軍事輸送量も最も少なくなった時期である。旅客輸送量も減少し、週平均の利用者数はのべ693人と4期間中で最も少なくなっていた。図5のように、この時期にはとくに利用者の多い区間がなくなり、週平均で100人以上いるような区間が存在しないことが分かる。その代り、利用者が存在する区間が多くなり、とくに東北線方面での利用がこれまでになく増えていることが分かる。全体的に、特定の区間に利用が集中せず、各地に利用者が分散している傾向が見られる。

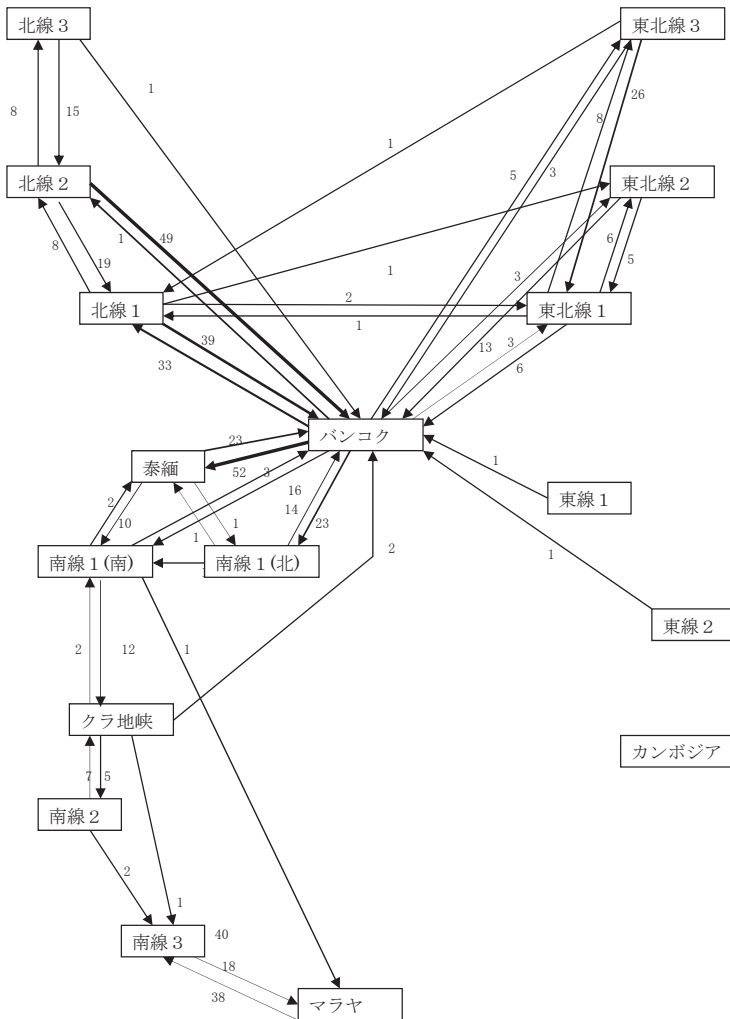
南線のバンコク～泰緬間の利用者数は、第3期

に比べて大幅に減少した。バンコクから泰緬区間への利用者数は52人と図中では最も利用者が多くなっているが、第3期に比べれば3分の1以下に減っており、逆方向は23人と同じく10分の1に減少している。これは旅客列車の運行本数の大幅削減によるものと思われる、この間を運行する旅客列車は1944年12月から週2本のみとなってい

た⁴¹⁾。また、この時期にはターチーン川の橋梁が破壊されて列車の直通運行が不可能となったことから、軍事輸送は南線1（北）区間で分断されており、バンコク～泰緬間の輸送は皆無に等しかった [柿崎 2010 : 67-69]。しかし、旅客の場合は不通区間を徒歩と船で接続する形で通しの乗車票を発行したことから、一見するとこの間の直通運行

がなされていたかのように見えているのである。

北線では北線2区間からバンコクへの利用者数が49人、北線1区間からバンコクへは39人と上りの利用者が多くなっていた。北線2区間からバンコクへはノンプリン発が全体の64%と最も多くなり、これまで常に最多であったピッサヌローク発は17%と少なくなっていた⁴²⁾。これは、パークナムポー付近の鉄橋が爆破され、1945年1月16日からバンコク発の列車はパークナムポーまでしか運行しなくなったためである⁴³⁾。北線1区間からはタークリー発が全体の47%と最も多くなり、以下ロップリー、アユッタヤーと続いていた⁴⁴⁾。この時期には北線が分断されていたことから、バンコク～北線3区間の利用者は非常に少なくなっていた。なお、図には現れていないが、北線3区間内の利用者数は90人と多くなっていた。内訳はやは



注：対象期間を39週として換算してある。
出所：図2と同じ

図5 日本軍の旅客列車利用（週平均）（第4期）（単位：人）

りラムパーン～チェンマイ間の利用が多く全体の91%を占めており、上りが下りの3倍の利用者数となっていた⁴⁵⁾。

バンコク～東北部間の利用は第3期から図に現れていたが、この時期に利用者が大幅に増加していた。バンコクから東北線の3つの区間への週平均の利用者は計11人、東北線からバンコクへの利用者は22人と、北線と同じく上り列車の利用が多くなっている。この第4期には北線では軍用列車は全く運行されておらず、軍事輸送はすべて一般列車で行われていたが、東北線には週2本程度の頻度で下りの軍用列車が運行されていた。このため、下りよりも上りの利用者のほうが多かったものと思われる。また、図中では東北線3区間から東北線1区間への平均利用者数が26人と東北線で最も多くなっていたが、そのほとんどがウドーンターニー発コーラート着の利用者であった⁴⁶⁾。

4. 一般旅客列車利用の意味

(1) 軍用列車の補完

これまで見てきたように、日本軍はタイ側の一般旅客列車を利用してタイ国内の各地で往来していた。日本軍は軍事輸送のために専用の軍用列車の運行を開戦直後から終戦に至るまで継続しており、それが旅客、貨物面での軍事輸送を支えていたのではあるが、一部の兵は一般旅客列車も使用していた。全体としては軍用列車で移動した兵の数のほうが多かったはずであるが、少なくとも1日平均100人程度の日本兵がタイのどこかで一般列車に乗車していたことになる。

日本軍の一般旅客列車の利用は、軍用列車を補完する意味合いが強かった。日本軍は開戦直後から多数の軍用列車を運行しており、本来であれば

日本軍の移動の際にはこれらの軍用列車を利用すればよいはずであった。しかしながら、日本軍の軍用列車はすべての路線で運行されていたわけではなかったし、また路線によってはすべての期間にわたって運行されていたわけではなかった。例えば、南線のカンタンやナコーンシータマラートへの支線では軍用列車が運行されたことはなく、北線や東北線でも軍用列車が運行された期間は限定されていた。また、とくに北線と東北線では軍用列車は下り列車のほうが多かったり、期間によっては下り列車しか運行されていなかったことから、上りの利用者は軍用列車が利用できない場合もあった。これらの理由から、一般旅客列車を利用した日本兵が少なからず存在していたものと考えられる。

軍用列車が運行されている区間においても、一般旅客列車のほうが時間帯のよい場合もあり、その場合は一般旅客列車の利用が好まれていた。典型的な例はバンコクと泰緬区間との間の往来であり、この間の一般列車の利用者が最も多くなっていた。また、基本的に貨車のみで組成されている軍用列車よりも一般旅客列車のほうが速度も速い場合もあり、とくに南線と北線の急行列車は明らかに軍用列車よりも所要時間は短かった。例えば、1943年1月の時点ではバンコクからハートヤイまでの所要時間は急行列車で21時間であったのに対し、軍用列車では最速でも38時間半かかっていた⁴⁷⁾。さらに、一般列車は客車を利用していることから貨車を用いる軍用列車よりはるかに快適であり、とくに将校は1～2等車や寝台車を用いる場合もあったと考えられる⁴⁸⁾。このため、日本軍の立場からしても、出かける際には軍用列車よりも一般旅客列車のほうが好ましかったはずである。

(2) 日本軍の移動の痕跡

日本軍の旅客列車の使用状況を見ると、全体的には軍事輸送の輸送ルートにそって利用が多くなっていたことが確認された。最も利用が多かったのは軍事輸送上も重要な役割を果たしていたバンコクと泰緬区間の相互間となっており、軍用列車が利用可能であった東線と南線で長距離の利用が少なかった点を除けば、軍事輸送と傾向は似ていた。一般列車を利用する要因の1つとして、軍用列車が運行されていないために一般列車を利用しているという理由が存在していたことから、日本軍の一般旅客列車の使用状況は日本軍の軍事輸送を補完する役割を果たしていたと言えよう。

しかし、軍事輸送の場合と同様に、ミクロな視点で見た際にはやはり部隊の移動と連動しない利用が存在していた。例えば、図2からは第1期にバンコクと東北部の間に少ないながらも日本兵の往来があったことが確認できるが、この時期に東北部に日本軍の主要な部隊が展開した事実はない⁴⁹⁾。実際にこの時期にはバンコクから東北部へのべ58人、東北部からバンコクへのべ66人の日本兵が往来しており、コーラートとウドーンターニーを訪問していた⁵⁰⁾。

また、軍事輸送の場合とは異なり、極めて局地的な移動についても請求書資料から把握することができる。例えば、同じく第1期の間に東線1区間内の利用者がのべ530人あり、彼らはこの間の計28の駅のうち19の駅で乗降していた。チャチュンサオ、プラーチンブリー、カビンブリー、アランヤプラテートといった主要駅の利用が多いが、中にはワット・コチャン、プローンアーカートといった郡庁所在地でもない小駅での乗降も存在した⁵¹⁾。確かに東線は開戦直後にマレー侵攻や

ビルマ攻略のための部隊が多数利用した路線であり、途中の主要駅からバンコク方面に向かった痕跡も残されていたが、東線1区間内での短距離の利用や小駅での乗降については、何のための利用であったのか推測することは困難である。

このように、請求書から明らかになった日本軍の一般旅客列車の使用状況は、移動理由が推測できない局地的な日本兵の移動の存在も明らかにしている。実際に日本兵はタイ国内の鉄道のすべての路線で列車に乗車しており、少なくとも1回は乗降があった駅を含めれば、大半の駅に日本兵が降り立っていたことになる。部隊の移動は非常に太い人の流れであるが、実はタイ国内の至る所で細かい人の流れが無数に存在していたのである。請求書が示す数値は、日本兵1人1人が各地で旅客列車に乗車して移動していた痕跡なのである。

(3) タイ人旅客への影響

日本兵にとっては軍用列車よりも快適な一般旅客列車であったが、日本兵が一般列車に乗車することはタイ側からみれば決して好ましいことではなかった。タイでは開戦後に旅客輸送量が大きく増加しており、1941年に年間773万人であった旅客輸送量は、1942年に719万人とやや減ったものの、その後1943年には1,069万人と初めて1,000万人を越え、その翌年も1,109万人と過去最高を記録した〔柿崎 2009 : 395〕⁵²⁾。このような旅客輸送量の増加は他の交通手段、とくに自動車輸送の停滞によるものと考えられ、タイ軍、日本軍による自動車の徴用や燃料不足が自動車の輸送力を大きく低下させ、従来自動車に依存していた人々が鉄道輸送に転移したためと思われる。

しかしながら、旅客数が急増する一方で鉄道の

輸送力は低下していた。日本軍の軍用列車の運行に伴ってタイの一般列車の運行本数は大幅に減少し、戦前に1日166本あった列車本数は1943年には96本にまで減少していた[柿崎2009:54]。これは、1日に複数列車が運行されていた区間について、バンコク近郊などごく一部の例外を除いて1日1往復の運行に削減したためであった。さらに、機関車の運行に不可欠なシリンダー用の潤滑油不足によって、1944年5月からは毎日運行が原則であった一般列車の運行頻度が隔日運行へと削減され、鉄道の輸送力はさらに減少していった⁵³⁾。すなわち、鉄道の利用者が増加していた一方で、その輸送力は着実に減っていたのである。

このような状態では、一般旅客列車の混雑は戦前より確実に激化したはずである。開戦直後ではあるが、1942年3月4日にラムパーンからピッサヌロークまで一般旅客列車で移動した従軍記者の鈴木は、「私の乗る一等車は一両、残りの四両の普通車はタイ人乗客で身動きできないほど満員」と記述している[鈴木1998:99]⁵⁴⁾。この時期には北線の急行列車は運休していたようであり、ラムパーンからバンコクに向かう際にはこの1日1本の普通列車を利用するしか策がなかった。戦前のタイの列車の混雑度がどの程度であったかは分からないが、輸送力が減少する一方で利用者が増えたことから、戦時中の列車はいずれもこのような超満員の状況であったものと考えてよさそう。

このため、日本兵が一般旅客列車を利用することは、一般のタイ人旅客にとってはすこぶる迷惑な話であった。確かに、請求書から明らかになった日本軍の一般旅客列車への乗車人数は総計約165万人であり、年間の旅客輸送量に占める割合はごく些細なものではない。しかし、日本軍の

利用が集中する区間や列車においては、一般旅客列車に乗車する日本兵が本来タイ人旅客に提供されるはずのスペースを占領することで少なからず影響を与えていた。

例えば、1942年8月から運行を再開した南線急行には日本軍の専用客車を1両連結していたものの、日本兵は一般車両にも乗車していた⁵⁵⁾。このため、ナコーンシータマラートにある陸軍第6管区(Monthon Thahan Bok thi 6)の司令官は、日本軍が多数南線急行を利用しており、専用車両のみならず一般車両にも乗車するのでタイ兵が座席の確保に困っていると、タイ軍用の専用車両の連結を求めていた⁵⁶⁾。1944年にもソンクラの同盟国連絡小委員会(Anu Kammakan Prasan-ngan Phanthamit)で、南線急行の混雑が激しいので日本兵は急行列車でなく軍用列車に乗車するようタイ側が求めていた⁵⁷⁾。同様に、バンコクと泰緬区間の間で用いられたバンコク～ファヒン間快速列車も同じように日本兵が集中して乗車し、タイ人の利用者に影響を与えていたものと思われる。

また、混雑した車内に日本兵とタイ人が同席することによるトラブルの発生も、タイ側にとって懸念すべき問題であったものと思われる。管見の限り一般列車の車内で日本兵と乗客の間でトラブルが発生した事件に関する文書はなかったが、日本兵とタイ人乗客が同席することのない軍用列車よりも発生する可能性は高かった。

このように、日本軍の一般列車の利用については、日本側にとってメリットはあったものの、タイ側にとってはデメリットしか存在しなかった。それでも、戦争遂行に協力することにしたタイとしては、日本側が軍事上の必要性を掲げる限り、一般列車の使用を断ることはできなかったのである。

5. おわりに

本論は、タイ国立公文書館の軍最高司令官文書に所蔵されている日本軍の軍事輸送に関する請求書から、第二次世界大戦中の日本軍による一般旅客列車の利用状況を分析したものである。部隊や軍需品の輸送のための軍用列車の運行とは別に、日本軍はタイの一般旅客列車にも日本兵を多数乗車させており、その運賃が鉄道局で集計されて日本側に請求されていた。これを集計すると、全期間を合わせてのべ約16.5万人の日本兵が旅客列車を利用しており、1日平均で100～140人程度がタイ国内の各地を移動していたことになる。

開戦直後の第1期には北線のとくに上り方面の利用者が多くなっており、これは北線における軍用列車運行本数の少なさによるものと思われる。泰緬鉄道の建設期となる次の第2期にはバンコク～泰緬間の利用者が圧倒的に多く、この傾向は泰緬鉄道の開通後の第3期にも継承されていた。最後の第4期には、路線網が寸断されたことから旅客輸送量も減少し、とくに東北線方面での利用がこれまでになく増えているのが特徴ではあったが、特定の区間に利用が集中せず、各地に利用者が分散する傾向が強まった。

このように、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よう。また、請求書資料からは、部隊の移動と連動していないごく局地的な利用の存在も明らかになった。しかし、輸送力が減少する中で利用者が急増していたタイ

の鉄道にとっては、日本軍の一般旅客列車の利用は邪魔な存在でしかなかったものの、日本の同盟国として戦争に協力しているタイとしては、日本軍が軍事上の必要性を主張する限り、一般旅客列車の利用を無下に断るわけにはいかなかったのである。

本論では日本軍が一般旅客列車をどの程度利用していたのかを解明することに焦点を当てたが、軍用列車の運行による一般列車の運行本数の削減も含め、日本軍がタイの鉄道を軍事輸送に用いたことによって、一般列車を用いた民需輸送にどの程度の影響が出たのかを、より具体的に解明することが今後の課題である。それによって、戦時中の日本軍の軍事輸送のタイの社会・経済における位置付けが、より明確なものとなろう。

(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) ただし、プアンティップは一部期間の数値のみを紹介しているに過ぎず、軍事輸送の全体像を解明するまでには至っていない。
- 2) 表2のように、一般旅客列車を使用した際の請求額は、請求額全体のわずか1.7%でしかない。しかし、軍用列車運行予定表は列車の乗客や積荷に関する記述がほとんどなく、日本軍物資輸送報告は特定の期間しか使用できないことから、開戦から終戦までを網羅している一般旅客列車利用の請求書は、日本軍の旅客輸送の状況を示す重要な資料となっている。
- 3) 4つの期間は柿崎の区分に従っている [柿崎 2010: 53]。
- 4) 各区間に含まれる駅は、北線1：クローンランシット～カオトーン、バーンパーチャー～ムアクレック間、北線2：ノンプリン～パントンプン、サワンカローク支線、北線3：カオプレン以北、東北線1：クランドン～タノンチラ間、東北線2：バーンパライ以东、東北線3：バンコ以北、東線1：プレーン～ア

ランヤプラテート間、東線2：セーリールンロット〜クラムバック間、カンボジア：サワードンケーオ、バンコク：バンコク（フアラムボン）〜ドーンムアン間、バンコク〜クローンルアンペン間、メーナム支線、トンブリー〜サーラータムマソップ間、バーンスー〜タリンチャン間、南線1：サーラーヤー〜フアイサク間、泰緬：ノーンプラードウック、バーンボン、南線2：カオチャイラート〜クローンチャン間、クラ地峡：チュムボン、南線3：トゥンソン以南、マラヤ：バーダンペーサル、スガイコーロック、である。なお、第4期のみ南線1区間は泰緬区間を境に南北に二分してある。

- 5) NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 7/9に鉄道局から合同委員会（同盟国連絡局）宛に毎月分の請求書がまとめて提出されていたことを示す文書が存在する。軍用列車の運行に限らず、鉄道局から日本軍が入手した資材や機材の実費や、鉄道局の施設の賃貸料については、鉄道局が請求書を作成して合同委員会事務局に提出し、事務局がそれを日本側に渡して支払いを求めている。なお、合同委員会は1943年3月に同盟国連絡局に改組された。合同委員会と同盟国連絡局については、[吉川2010：131-164]を参照。
- 6) タイ側は当初タイ軍向けの特別料金を日本軍の軍用列車にも適用することを打診し、機関車の場合1kmあたり2パーツ、貨車の場合50サタン（2軸車）か80サタン（ボギー車）、客車の場合は車両の種類によって80〜140サタンとなっていた [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1/1 “Lakkan Khit Ngoen Kha Doisan Kha Rawang lae Unun sung Ao kap Kongthap Yipun nai Kan Lamliang Khonsong Doi Thang Rottai Dang Topai Ni.”]。これは通常の貸切列車運行の際の半額の料金であったが、日本側は一旦これを受け入れる態度を示したものの、すぐに高すぎるとして引き下げを求めてきた。
- 7) 日本側は客車と貨車の賃率を1kmあたり1軸10サタンとするよう要求し、これに対しタイ側は1軸20サタンを主張した。このため、双方の合意に手間取り、1942年7月ようやく1軸14サタンで妥結した。この交渉の過程については、NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1/3を参照。
- 8) 例えば、1945年1月分の請求額40万888.2パーツのうち、同月分の運行費や運賃の請求額は約8.8万パーツに過ぎず、請求額の約半分である20万パーツ強は1944年11月の南線の軍用列車運行費がであった。
- 9) 日本側が請求に異議を唱えてきた場合にはその額を請求額から減らしたり、日本側から提供された資材や機材の対価を差し引く場合もあったことから、最終的な請求額は請求額の積算よりも若干減ることになる。
- 10) NA Bo Ko. Sungsut 2. 9/32 “Kramon So Chotiksathian Rian Maethap Yai. 1945/02/09”
- 11) NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1/3 “Lekhathikan Khana Ratthamontri Thung Chao Krom Prasan-ngan Phanthamit. 1945/06/08”
- 12) Ibid. “Cho Po Pho Rian Nayok Ratthamontri. 1945/08/20”
この文書では日本側の主張しか記されていないが、実際の追加請求額は1kmあたり14サタンから19サタンへの引き上げ分であったことから、日本側の言い分をタイ側が了承したことが分かる。なお、外国車両の場合の賃率は10サタンとなった。
- 13) 軍用列車の運行については、[柿崎2010：53-57]を参照。
- 14) 上述のNA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 7/9に、日本軍のクレームによってタイ側の請求額を変更したことを示す文書が多数存在する。
- 15) Ibid. “Pho Tho Prasoesi Thun Phu Chuai Cho Po Pho. 1945/08/25” これは日本軍が日本から持ち込んだC56、C58型機関車計48両のことを意味する。これらの機関車はその後連合軍に接收され、連合軍からタイに売却された。
- 16) 軍用列車の運行本数については、[柿崎2010：55-57]を参照。
- 17) 請求書を集計すると、1943年3月前半の利用記録が著しく少ないことから、この間の利用分が日本側に請求されていない可能性が高い。
- 18) パークナム線のウィッタユ〜クローントゥーイ間は市内軌道に接続して電車が頻繁に運行されていた区間であり、クローントゥーイの新港に駐屯する兵が利用していたものと思われる。なお、バンコク〜パークナム間の全区間の利用に関する請求書は全く存在しなかった。
- 19) 第1期の北線2区間からバンコクへの利用者数はのべ4,892人であり、このうちピッサヌローク発が2,997人と全体の61%を占め、以下サワンカローク発1,025人、ノーンプリン発453人、パークナムポー発408人となっていた。
- 20) 第1期の北線2区間内の利用者数はのべ2,508人であり、このうち最も利用が多かったのはピッサヌローク発サワンカローク着の716人で、以下サワンカローク発ピッサヌローク着393人、ノーンプリン発ピッサヌローク着298人となっていた。また同じ時期の北線

- 3区間内の利用者数はのべ1,572人であり、このうちチエンマイ発ラムパーン着が751人と最も多く、次いでラムパーン発チエンマイ着の566人となっていた。
- 21) 日本軍の軍用列車は1941年12月23日からバンコク〜プノンペン間の直通を開始したと思われるが、翌年1月25日まではアランヤプラテート以遠の運行は日本側が担当していたので、それまでの間はアランヤプラテート発の輸送はカンボジア発と見なしている。
- 22) 第1期の東線1区間からバンコクへの利用者数のべ730人であり、このうち、カビンブリー発が267人、プラーチンブリー発が113人となっていた。なお、タイ側がアランヤプラテート〜バツタンバン間の運行を担当し始めた1942年1月26日からはアランヤプラテート発も東線1区間発に計上しており、アランヤプラテート発も109人存在した。
- 23) 第1期の南線3区間からマラヤへの利用者数のべ945人であり、うち931人がハートヤイ発スガイコーロック着の利用であった。また同じ期間のマラヤ発南線3区間着の利用者数はのべ1,149人であり、うち1,125人がスガイコーロック発ハートヤイ着の利用であった。
- 24) 第1期のバンコク市内の利用者はのべ1,709人であり、うちウィッタユ発クロントゥーイ着が621人、クロントゥーイ発ウィッタユ着が556人とこの区間のみで全体の69%を占めていた。
- 25) 第2期のバンコクから泰緬区間への利用者数はのべ8,092人であり、うち7,848人がバンコク発バーンボン着の利用者であった。また同じ時期に泰緬区間からバンコクへの利用者はのべ1万308人であり、うち9,097人がバーンボン発バンコク着の利用であった。
- 26) NA Bo Ko. Sungsut 2. 11/44 「泰南部線急行並軍用列車時刻表 三野鉄盤支 1943/03/01」
- 27) NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1/6 “Anukammakan Rotfai Thung Khana Kammakan Phasom Cheracha Prasan-ngan Thai-Yipun. 1942/05/14” これは1942年5月時点の時刻であった。
- 28) 実際にこの列車でバーンボンを訪れていた日本軍の将校も多く、例えば1942年7月30日には泰緬鉄道建設司令官の下田宣力少将が日帰りでバーンボンを訪問していた [NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 2/4 “Khaluang Pracham Changwat Ratchaburi Thung Prathan Kammakan Phicharana lae Chatkan Sang Rotfai Thahan. 1942/07/30”]
- 29) 第2期のマラヤ発南線3区間着の利用者はのべ3,922人であり、うちハートヤイ発パーダンベール着が2,844人、ハートヤイ発スガイコーロック着が1,064人であった。また同じ時期の南線3区間発マラヤ着の利用者はのべ4,819人であり、うちパーダンベール発ハートヤイ着が3,700人、スガイコーロック発ハートヤイ着が1,040人であった。
- 30) 第2期のマラヤ内の利用者数はのべ4,566人であり、うちスガイコーロック発パーダンベール着が2,494人、逆方向が2,053人であった。
- 31) 第3期のバンコク発泰緬区間着の利用者はのべ1万1,371人であり、うち1,279人がノンブレードックで下車していた。また同じ期間の泰緬区間発バンコク着の利用者はのべ1万4,921人であり、うち2,083人がノンブレードックで乗車していた。
- 32) 鉄道局は1944年1月8日から南線急行をトンブリー駅発着にすると同年1月3日付で告示しているため、この直前に爆撃があったものと思われる [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1/6 “Po Do Ro thi 11/87. 1944/01/03”]。ただし、日本軍の軍用列車はこの後もラーマ6世橋を通過しており、バンコク駅発着の南線の軍用列車が1944年12月初めまで存在していた。
- 33) 第3期の北線3区間からバンコクへの利用者数はのべ4,118人であり、うちラムパーン発が1,850人、チエンマイ発が1,464人であった。
- 34) パーサオからは1月7日から2月1日までにのべ211人の日本兵がバンコクへ向かっており、その後2月2日から4月19日まではパーヤーンルーンからのべ572人がバンコクへ向かっていた。
- 35) 第3期の北線3区間内の利用者数はのべ6,982人であり、うちチエンマイ発（パーサオ、パーヤーンルーン発含む）ラムパーン着が3,285人、ラムパーン発チエンマイ着（パーサオ、パーヤーンルーン着含む）が2,444人であった。
- 36) 請求書によると、1943年10月20日からこの3駅発着の輸送が出現している。
- 37) 第3期のマラヤ発南線3区間着の利用者数はのべ1,898人であり、うちクランタン3駅発ハートヤイ着が1,421人、パーダンベール発ハートヤイ着が465人であった。また同じ時期に南線3区間発マラヤ着の利用者数はのべ1,081人であり、うちハートヤイ発クランタン3駅着が589人、ハートヤイ発パーダンベール着が482人であった。なお、トゥムバット駅発着の利用者はわずかであり、ほとんどがコタバル対岸のパーレックバンカグマス方面への分岐駅であるパシルマスを利用していた。
- 38) 第3期の南線3区間内の利用者数はのべ3,837人であり、そのうちトゥンソン発トラン着の利用者が1,301人、逆方向が998人であった。

- 39) 第3期のカンタン発着の利用者数は、乗車238人、降車275人であった。
- 40) 上述した南線3区間とマラヤの間の往来は、1944年4月14日以降も続いている。
- 41) NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1/6 “Po Do Ro thi 1382/87. 1944/12/19” この時点で運行している列車はトンブリー～プラーンブリー間の混合列車（客車と貨車を連結した列車）のみとなっており、バンコク～フアヒン間快速列車はおそらく1944年初めにラーマ6世橋が爆撃されてから運休となっていた。なお、これは鉄道局の列車運行部の告示であるが、1945年2月まではほぼ毎日この間の往来が存在するので、実際の運行頻度はもっと多かった可能性もある。
- 42) 第4期の北線2区間発バンコク着の利用者数はのべ1,897人であり、うちノンプリン発が1,897人、パークナムポー発が367人、ピッサヌローク発が316人となっていた。
- 43) NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1/6 “Po Do Ro thi 41/88. 1945/01/15” ピッサヌローク発バンコク着の利用者はその後6月23日に復活し、以後9月まで存在した。
- 44) 第4期の北線1区間発バンコク着の利用者はのべ1,525人であり、うちタークリー発が722人、ロブリー発が270人、アユッタヤー発が262人となっていた。タークリーは日本軍の飛行場が建設された場所であった。
- 45) 第4期の北線3区間内の利用者数はのべ3,520人であり、うちチエンマイ発ラムパーン着が2,410人、逆方向が800人であった。
- 46) 第4期の東北線3区間発東北線2区間着の利用者数はのべ1,005人であり、うち2人以外はウドンターニー発であった。なお、着駅はコーラートとその隣駅タノンチラのみであった。
- 47) NA Bo Ko. Sungsut 2. 11/44 「泰南部線急行並軍用列車時刻表 三野鉄盤支 1943/03/01」。ただし、それ以外は快速を除いて混合列車であり、軍用列車並みの所要時間であったものと思われる。
- 48) 請求書資料から、1～2等車、寝台車の使用の痕跡も判別できる。
- 49) この時期にコーラートには警備部隊として独立混成第4連隊の騎兵1小隊が派遣されていたので〔久本編 1979：8〕、この部隊がバンコク～東北部間の利用者であった可能性が高い。
- 50) バンコク発コーラート着は27人、ウドンターニー着は27人であり、逆方向はそれぞれ33人、25人であった。
- 51) ワット・コチャンはチャチュンサオの隣駅、ブローンアーカートはその隣駅であり、どちらも水田地帯の中にある小駅であった。ワット・コチャンでは24人の乗車が、ブローンアーカートでは13人の乗車、12人の降車が確認できる。
- 52) ただし、路線網の寸断とそれによる列車の運休により、1945年の利用者数は530万人と前年と比べて半減した。
- 53) NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/12 “Khabuan Rot thi Mi Doen Thuk Wan Doen Wan Wen Wan Sapda la 1 Khrang thi Ngot Doen Roem 1 Pho Kho 87.”
- 54) 彼の乗車した1等車には、他にチエンマイからバンコクへ行く日本人の病兵5人が乗車していたというが、それ以外の乗客の存在は判別しない。
- 55) NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/3 “Banchi Sadaeng Kabuan Rot Sung Chat Hai Chaonathi Fai Thahan Yipun. 1942/08/23” 南線急行は開戦後に運休となっており、1942年8月23日から運行を再開した。
- 56) NA Bo Ko. Sungsut 1/8 “Pho Bo. Pho Lo. 6 Thung Mo Tho. Tho Bo. 1944/04/12” 鉄道局では7月26日から1・2・3等車を1両連結してタイ兵専用車とした。
- 57) NA Bo Ko. Sungsut 2. 5. 3/5 “Raingan Kan Prachum Anu Kammakan Prasan-ngan Phanthamit. Khrang thi 31/2487. 1944/04/08” 同盟国連絡小委員会は、県レベルで行われていた日本側とタイ側の会議である。

引用資料

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)

引用文献

防衛研修所戦史室 1969 『シットン・明号処理』朝雲新聞社。

久本隆夫編 1979 『独立歩兵第三百三十八大隊戦史』独立歩兵第三百三十八大隊戦史編集委員会。

- 柿崎一郎 2009 『鉄道と道路の政治経済学 ―タイの交通政策と商品流通の変容 1935～1975年―』 京都大学学術出版会.
- 柿崎一郎 2010 「第二次世界大戦中のタイ鉄道による日本軍の軍事輸送 ―軍事列車運行予定表の分析―」 『東南アジア歴史と文化』 39 : 52-85.
- 柿崎一郎 2013 「第2次世界大戦中の日本軍の軍事輸送品目 ―タイの鉄道で何を運んでいたのか―」 『横浜市立大学論叢人文科学系列』 64 (2) : 1-42.
- Phuangthip Kiatsahakun 2011 *Thang Rotfai Sai Tai nai Ngao Athit Uthai*, Sinlapakon University. [The Southern Railways in the Shadow of the Rising Sun.]
- Reynolds, E. Bruce 1994 *Thailand and Japan's Southern Advance 1940-1945*, MacMillan.
- 鈴木四郎 1989 『南溟の空 ―ルソン・タイ・ビルマ従軍記―』 未来社.
- 吉川利治 1994 『泰緬鉄道 機密文書が明かすアジア太平洋戦争』 同文館.
- 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―』 雄山閣.