

泰緬鐵道の話（60・8・17）

二松 慶彦（昭8理甲）

只今、御紹介いただきました昭和八年に理甲を卒業しました二松であります。

これからお話する泰緬鐵道は第二次世界大戦中に建設された鐵道であります。一般の方々は、「戦場にかける橋」と云う映画と、クワイ河マーチの曲とともに、その背景になった鐵道として記憶されておられる方が多いと思います。この鐵道の正確な記録は残っているものが稀で、真相を知っている人も少なくなりました。私は戦争中、鐵道技師の軍属としてこの鐵道を建設した鐵道部隊に参加していましたので、その真相の一端を知っているものの一人であります。そして戦後、この鐵道の建設に使役された英国軍俘虏の人々から当時の実状を語る資料を手に入れる機会がありました。本日は私の知っている当時の状況に加えて、敵であった連合軍側の人々の体験した状況も併せてお話したいと思います。

この鐵道は、泰緬とビルマの国境にある三塔峠を越えて建設された延長四一五杆の單線の軍用

鉄道であります。その建設は人跡未踏とも云うべきジャングル地帯で世界有数の多雨地帯の山地に炎熱多雨の悪気象に加えてマラリヤ熱、コレラ等の伝染病のある悪条件を冒して強行された困難な土木工事でありました。そしてまた、敵軍の俘虜が使役されて協力したと云う世界でも珍らしい事実のあった鉄道建設でもありました。戦後四〇年も経って、全くの昔話ではありますが、常に破壊と殺戮だけと思われがちな戦場にも、鉄道が建設されていた事実が存在したということ、で戦争の知られざる一面をお話することにしたと思います。

昭和一六年（一九四一年）一〇月、私は当時の鉄道省の一技師として特設鉄道部隊に召集されて、軍人でなく軍属として世界第二次大戦に参加することになりました。特設鉄道部隊は、開戦に備えて編成された鉄道省職員を中心とする軍属の部隊でした。この部隊は鉄道連隊の補助として、占領鉄道の保守と運営を担任することになっていました。私たちの特設鉄道隊は一〇月に、津田沼で編成され、一〇月下旬大阪港から出港してサイゴンで開戦を迎えました。そして昭和一七年の初めからマライ戦線に参加して鉄道橋の修理を担任していました。

今からお話する泰緬鉄道は当時正式には泰緬連接鉄道と称していました。地図に示すように、タイ国バンコックからシンガポールに連なる泰国鉄道南部線に沿う西方約八十軒の小駅ノムブラドックを起点にして、泰・ビルマの国境を三塔峠付近で越えて、モールメンから約五〇軒南方のビルマ鉄道イエ線のタンビザヤに達する単線の鉄道であります。

この鉄道は戦前の昭和一五年頃、既に陸軍の参謀本部で、泰・ビルマ間の輸送路として研究されてきました。そしてこの建設工事は「労働力等の条件が整えば、鉄道連隊（一ヶ連隊約二〇〇〇名）二ヶ部隊によつて約一ヶ年で完成出来る」と判定されていました。しかし、実施した結果は、経過地の地形の複雑さと密林地帯には予想外の障害があり、加えて炎熱多雨の酷しい気象条件と伝染病マラリア・コレラ等の悪疫の蔓延に遭遇したため、建設部隊約一万と労働力としての俘虜、労働者約一五万人を使役することになりました。昭和一七年初夏に着工して以来、一年六ヶ月の時日を費し、昭和一八年一〇月に開通しました。その期間には二回の雨期があり、人跡稀なる密林の山地に、悪天候を冒し悪疫と戦いつつ、自然を征服する土木工事の苦闘が続けられて、多くの犠牲者を出すことになりました。

昭和一七年二月、シンガポールが陥落した直後から、南方戦域ではビルマへの進攻が始まりました。その後方補給路であるシンガポールからラングーンへの海上輸送は間もなくインドに基地のあった英国東洋艦隊の潜水艦のアンダマン海に於ける活動に脅かされるようになりました。そのためビルマへの補給路が陸上に求めざるを得なくなり、この鉄道の建設が注目を集めることになったのです。

四月になって、南方派遣軍の第二鉄道監部は、この鉄道の建設を決意し、当時ビルマの戦域にあった鉄道第九、第五の両連隊を基幹として、建設を開始することとなりました。

鉄道の建設は、現地に於ける測量によって、計画の路線を地上に設定して工事量を設計することから始まります。地上の路線が設定されると架橋地点や高地の切取、低地の築堤等が設計され、作業隊の路盤構築、架橋の作業が進められます。その路盤に軌道が敷設されて始めて鉄道となります。通例これらの作業は測量が始まってから軌道完成まで一地点で約一ヶ年以上の時日が必要であります。この鉄道の規格、規模と工事量は別表の通りであります。

四一五号と云うと東京、関ヶ原間の東海道線に等しい距離です。軌間一米は、東南アジアのマレイ・泰・ビルマの鉄道に共通の軌間で、内地の在来線に較べて六、七センチ狭く、新幹線よりは約四四センチ狭いものであります。最急勾配は四〇分の一、最小曲線半径二〇〇米で、新幹線のそれが一〇〇分の一、一〇〇〇米であることから規格の小さいことを御想像下さい。機関車は日本から軌間を一米に改装したC56型が送られて来ましたが、石炭が少ない地域のため、泰国では薪を燃料に用いていましたので、火床も改装されました。少し余談になりますが、C56型は全部で九〇両戦地に送られましたが、泰面線には四五両配置されていました。その中の三両が現在保存されています。C563号機が現地カンチャナブリのメクロン橋畔に保存され、C564号機は静岡県の大井川鉄道で運転されています。この鉄道の開通式に初めて軌道接続点を通じた記念すべきC5631号機は靖国神社に献納されています。

軌 間 一メートル

(この軌間は南方鉄道共通であつた。従つて、シンガポールから、またカンボヂヤのプノンペンからビルマのモールメン、またはラングーンまでの列車による直通輸送が可能であつた。)

牽引動力車 蒸気機関車

線 路

軌道負担荷重 一軸一五トン以下 最急勾配 千分の二五

最小曲線半径 二〇〇メートル 施工基面巾員 四・五メートル

軌条重量 一メートルにつき三〇キログラム以上

枕 木 数 一〇メートルにつき一五以上

道床砂利 厚さ一五センチメートル以上

停車場間隔 一〇キロメートル以内 停車場有効長 二〇〇メートル以上

計画輸送量 日量、片方向三〇〇〇トン

この機関車に牽引された列車の計画輸送量は一列車二〇〇トン、一日片道で一五列車、約三〇〇トンでしたが、開通した時点では約一〇〇〇トンの輸送が可能になっていました。

泰面鉄道建設隊司令部では、測量に先立って、鉄道建設に経験のある技術者を建設基幹の鉄道連隊に協力させることになり、五月に私の所属隊、第四特設鉄道橋梁隊から泰側には私が、ビル

マ側には千陽技師が選ばれてその任務に就くことになりました。私は五月中旬、マライの駐留地イポーから泰国バンポンの鉄道第九連隊第一大隊に配属されて着任しました。それ以来、私は開通の時まで、主として泰側でこの鉄道の建設に関係することになった次第です。

鉄道兵は元来工兵の一部で、日露戦争の頃から、鉄道の占領、その運営を担任するために鉄道連隊が創設されていました。一個連隊は約二〇〇〇の兵力でした。各大隊に四、五両の鉄道牽引車という軌道と道路を兼用出来る装置を備えたディーゼル自動車が配属され、材料を積む台車と共に、鉄道上の輸送力として活用されていました。基幹の鉄道連隊は鉄道の建設作業に従事した事例はその時までには余り多くありませんでした。

泰緬鉄道の測量は昭和一七年七月五日、ノムブラドックに発起点として〇秆標を建てた日から始まり、その頃タンビザヤの方からも測量が始まりました。測量は平地では一日二、三秆の進度でしたが、山地に入ると密林のため作業が難しくなつて一日一秆以下の進度になることもありました。測量の結果を用いて路盤の設計が終ると、その区間は直ちに構築作業にかかりました。橋梁の大部分は木造でしたが、土工に比較して時間を要するので、その後が続いて来る軌道敷設作業を支障したことがしばしばありました。

私は建設隊司令部で初めてこの鉄道の経過地の航空写真を見せられましたが、ケオノイ川の水流の外は全面密林で、起伏は少ないけれども、道路も民家も見当りません。樹木の平均高さが二

○米位あると説明されて驚きました。路線の位置を地上に見つけることが非常に難しく、密林に入り込むためには、舟艇で水流を遡り、道を作って入って行くという以外に手段がなく、密林の宿営もテントを張るのだと云うことでした。作業隊の宿舎は飲料水の得られることと、住民の住んでいないことという状況を予め偵察することになっていました。住民の住んでいないと云う条件は人血を中間宿主とするマラリア菌に対する予防策でした。当初からこの地域にある悪性のマラリア熱が最も警戒されていました。

タイ国の人々がこの鉄道が建設されると聞いたとき、作業する日本人の半数がマラリア熱等の悪疫のために死ぬだろうと予想したという話さえありました。事実、作業隊が入ると、忽ちマラリア熱が流行してきました。作業者の90%がマラリア熱の経験者になりましたが、労働力となった俘虜、労務者を含めて、マラリア熱による死亡は全死亡者の五〇%に近いのだらうと思われる。

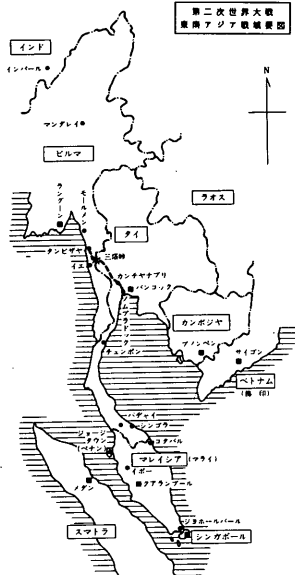
また、この地域の気温は毎日午前八時には三五度の炎熱となり、夕方は気温が三〇度位、夜半には二五度、夜明けは一五度で少し寒さを感じました。一日中に夏から初冬までの気温変化があると思われました。雨季は五月から九月まで続き毎日降雨があり、時には数日連続して雨天で、多いときは一時間一〇〇ミリを越す雨量でした。三塔峠付近以西はテネセリウム地帯として世界的多雨地域で、雨季の総雨量は二〇〇ミリ（日本に於ける年間総雨量に相当する）以上とい

われていました。密林の中の豪雨は「天の底が抜けた」と云う形容そのまま、水煙を立てた水の幕が視界を遮る程に激しく降りました。そして雨が上ると湿度が高くなり、暑さが加わって息苦しくなるほど樹木の臭気が迫って来ました。瘴気と云うのでしょうか。

密林の中の生活条件と食糧の劣化による栄養不足が、アメーバー赤痢・コレラ・チブス等の伝染病、化膿菌による熱帯潰瘍等の発生を助長して多くの犠牲者が出ました。

この鉄道の路線は始点ノムプラドックからバンポンの北郊を通り西北にメクロン河に沿って五〇料程進んでカンチャナブリに達します。ここは県庁があり、建設部隊司令部が在りました。この街の西三料でメクロン河の本流ケオヤイ川を越すと、メクロン河の支流ケオノイ川の北岸に沿って密林の山地に入ります。チョンカイ切取、アルヒル陸橋の難所を経て一二五料地点ワンヤイを通ります。此処には泰側建設隊第九連隊本部が在りました。更にケオノイの北岸の丘陵上を進み、一七二料地点でキンサイヨークに達します。この付近の河水は雨季には一日で七―八米水位が上昇して洪水になりました。ケオノイ川は乾季でも水深があり、舟艇の航行が可能で資材食糧の輸送に利用されました。更に北岸沿いに益々複雑になる地形を縫って路線は二一八料のタ―カヌンと云う部落を通ります。ここには泰国営のタングステン鉱山がありました。タングステンは重い鉱石で、強い象でも一袋の径が五〇糧位のを二袋位しか運べませんでした。最近の情報ではこの付近のケオノイ川に高いダムが造成されて、ここから上流に湛水して、泰緬鉄道の

第二次世界大戦
東南アジア戦線要図



では一五三籽あります。二八二籽地点にニーケがあり、更にケオノイ川の源流を遡ってソンクライを経由して三塔峠に達します標高約四二〇米です。ノムプラドッグ付近は標高二五米ですから約四〇〇米登ったわけです。三塔峠の国境を越えてビルマに入ると、路線に沿う河川がないため、鉄道建設に先行して輸送道路を建造する必要がありました。

三二〇籽地点キャンドウから、平坦な地形になりますが、アパロン・ザミ等の小河川に架橋する必要がありました。更に約一五〇籽を西北進して終点四一五籽のタンビザヤに達し、路線はビルマ鉄道イエ線に連絡します。なお北方へ五〇籽進んでモールメンに至ります。タンビザヤには

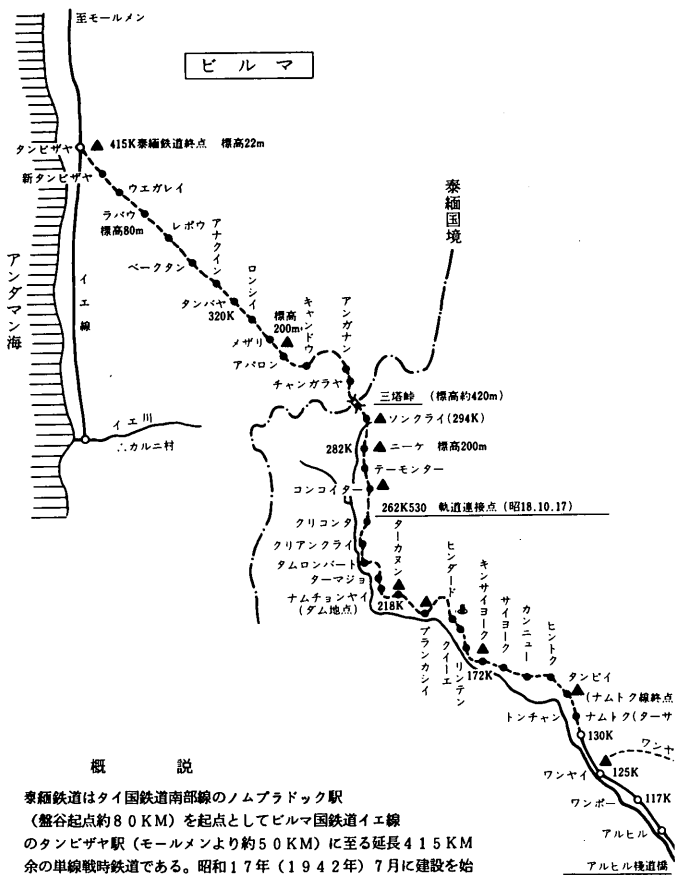
線路敷きが延約五〇籽も水没してしまいました。二六二籽地点のコンコイターは東西両方の軌道が接続した地点で、同時にタイ、ビルマ両方の建設部隊の担任分界点でもありました。ここから西方はビルマ側建設部隊の鉄道第五連隊の担任でした。タンビザヤま

ビルマ側建設部隊鉄道第五連隊本部が在りました。

建設工事が始まって半年、昭和一七年秋には泰側の測量はワンヤイ付近まで進み、路盤構築はメクロン橋を越えて密林地帯に入っていました。九月には既にカンチャナブリまでの五〇軒は軌道が完成して列車が入って来ていました。またビルマ側は測量が国境に近付き、輸送道路の進捗に伴い、鉄道の路盤も十数軒は完成していましたが、タンビザヤ基地の軌道を完了したのみで列車はまだ運行していませんでした。この時点での指揮官は建設司令官服部少将、鉄道第五連隊長佐々木大佐、鉄道第九連隊長今井大佐でした。

この鉄道建設に必要とした労働力は延べ十数万と予想されていて、その充足は当初から問題となっていました。南方軍第二鉄道監部の計画ではその大部分を南方地域で収容されている連合軍俘虜の役役によることになっていました。俘虜の取扱については開戦後、万国俘虜協約（ジュネーブ協定）に準拠することになっていました。しかし日本軍の戦陣訓には明らかに「生きて虜囚の辱めを受けること勿れ」と訓しているために、日本兵は俘虜にならないとして日本はこの協約を批准していませんでしたが、日本側はこの協約に沿うべく俘虜収容所を開設しました。

建設部隊の関係したのはマライ、泰の俘虜収容所で、所長の下に将校、下士官、兵隊を所員として編成され、直接に俘虜に接した警備係には主として韓国（朝鮮）人の軍属が兵補の資格で配属されていました。



泰緬鉄道はタイ国鉄道南部線のノムブラドック駅
 (盤谷起点約80KM)を起点としてビルマ国鉄道イエ線
 のタンビザヤ駅(モールメンより約50KM)に至る延長415KM
 余の単線戦時鉄道である。昭和17年(1942年)7月に建設を始
 め、昭和18年(1943年)10月に全通した。現在は起点から1
 30KMのナムトク駅までタイ国ナムトク線として運営されているが、
 ナムトク以西タンビザヤまでは撤去された。
 (——— 現存 - - - - - 撤去)

万国俘虜協約の俘虜取扱要項には

一、俘虜を直接戦闘行為に使用してはならない。 一、

俘虜の生命は保障しなければならない。

一、俘虜の給養は自国軍隊に準ずること。 一、

俘虜を使役したる時は給料を与えること。

一、俘虜の将校は就労させることはない。 等と

規定されていきましたので、収容所では努めてこの主旨に沿うよう処置されたのですが、何しろ批准していない協約ですから、日本軍の一兵卒までこの規約が徹底していたかは疑問であります。

一九四二年初夏から、この鉄道の建設作業に就労させるため、シンガポール（当時の昭南）のチャンギーの旧英国軍兵営に収容されていたマライ俘虜収容所の連合軍（英・濠・蘭・米）俘虜が泰国に移送されました。同年八月にはカンチャナブuriに泰俘虜収容所が開設されて、移送されてきた俘虜の管理を担当しました。そしてこの収容所の支所が、ノムブラドック、バンポン、ターマカム、ワンヤイ、キンサイヨーク、ブランカシイ、ターカヌン、ニーケ、等に設けられ、又ビルマ側もアパロン、アナクイン、タンビザヤ等に支所がありました。

建設作業隊、（鉄道連隊の各小隊、特設鉄道隊の作業隊、その他）が俘虜を使役する時は、就労日に必要な数の俘虜を作業地点で警備係から受領して就労させ、作業終了時に警備係に導かれ収容所に戻るという方法が原則となっていました。従って作業の指導は作業隊で行いますが、俘虜の生活の管理は収容所の責任でした。

連合軍戦時俘虜はフィリピンを除く南方戦域で、総数約一〇万といわれましたが、そのうち約

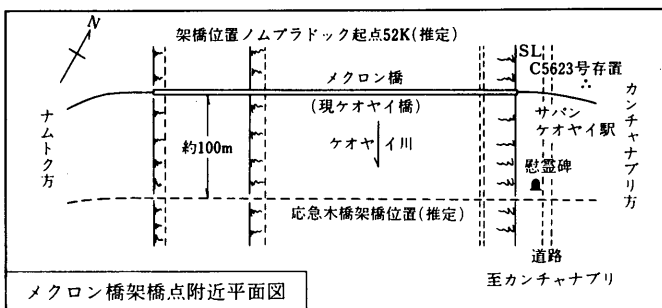
六万がこの鉄道建設に使役され、約一万三千の犠牲者が出ました。

鉄道建設の資器材は第一鉄道材料廠が収集を担任して、ノムプラドック、タンビザヤの基地に集積していました。木材、枕木、砂利は現地調達し、軌条は南方各地から集め、一部は内地から追送されました。

カンチャナブリ西方のメクロン橋は応急的に軽便列車用の木造橋が架設され、昭和一七年末に完了しましたが、本橋梁は橋脚も橋桁も永久構造とすることになり、本格的の鉄橋として設計されました。それでメクロン永久橋と称していました。

この橋梁は完成後、一九四五年(昭和二〇年)二月、印度から飛来した米国第一〇航空爆撃隊のB 24(リベレーター)数機によって破壊されました。戦後賠償によって復旧して現在も列車が通っていますが、最近では観光客も多く、映画「戦場に架ける橋」のモデルだと誤り伝えられています。映画は仏人ブルー原作の小説を脚本にして製作されましたが、ロケ地はスリランカで、映画のような橋梁は泰緬鉄道には存在していません。また俘虜収容所と作業隊とを混同し、俘虜の設計協力や連合軍の破壊活動等すべてがフィクションであります。英国でもこの映画の虚構は苦々しく思っている人が多いと云うことです。

昭和一八年(一九四三年)一月になり、インパールへの攻略が企画され、ビルマに対する英印連合軍の反攻が必至となって来ました。陸上からの補給の必要性と重要性が再認識されたのか、大



本営から泰緬鉄道の急速建設が指令されて来て、完成期限を八月までと指示されました。この時鉄道建設はまだ三分の一の進捗で、残り三分の二を約七か月で完了せよとは全く無理な要求でした。

建設部隊は兵力を増強し、多く協力部隊―糧秣補給と宿舎設営担任の兵站部隊、衛生医療の防疫給水部隊と野戦病院、陸上輸送の自動車隊、道路修築の工兵隊等が支援して建設現場の奥地へ進出しました。作業隊は私達の第四特設鉄道橋梁隊が増援し、ビルマ側にも鉄道第五連隊第四大隊が急遽、広東から増派されました。この時点で日本軍の建設隊の総兵力は約一万程度で、前年五月の着工の時点に比べて約二倍になりました。労働力としての連合軍俘虜も増派され、五月頃には総数六万となりました。それでも労働力は不足するので、三月以降は毎日数千の現地徴用の労働者が作業地点に送られて就労しました。

着手以来八か月で、大約三分の一の進捗を示している一月

に、以後七か月で三分の二を作業することになるわけですから、倍以上の進捗速度を要求されたわけです。作業能力は増加して、昼夜兼行、晴雨を問わない突貫作業が始められて、作業場は非常事態に突入しました。俘虜の作業を叱咤するため「スピード」「ハリイアツプ」の懸声となつて、彼等に重労働を強いることになりました。

建設隊は態勢を整えて三月から本格的に作業を急ぎ始めました。前年十一月、服部少将と交代した建設隊司令官下田少将が、一月下旬前戦視察中、ニーケ西南の山中で航空機事故で戦死されました。後任の高崎少将はカンチャナブリで病気を冒して指揮をとっておられました。

五月、メクロン橋の完成と共に泰側の軌道は一二五秆のワンヤイに達し、ビルマ側も約四〇秆の軌道が布設されましたが、まだ未完成の軌道延長は二五〇秆余もあり、八月末までは余す処一〇〇日余の期間しかありません。この時、また路盤構築作業が始っていない区間がニーケを中心に約五〇秆もありました。

六月になると、この地域の雨季になって連日の降雨のため、道路は泥濘と化し、自動車の運行も困難となりました。食糧・資材の輸送が支障し始めて、ケオノイ河の舟艇輸送が活用されました。この時期の作業隊、俘虜、労働者の移動は大半は徒歩行軍を強制されました。

数日の雨が續くと谷川が増水して湛水すると鉄砲水となって築堤を潰し、切取を埋める災害も度々起りました。

作業隊の宿舎は作業地点では天幕舎でしたから雨季には湿地に寝起きしました。駐留期間の長い地点では柱に鬼竹という至10糧位の竹材を用い、屋根は椰子の葉で作ったチャークと云う材料で葺きました。文字通り「竹の柱に萱の屋根」という宿舎でした。床は割竹を拵げたもので、中央に通路を設けて両側に床がありました。壁がないので風通しは良いのですが、雨天の時は湿気が入って来ました。日本兵も俘虜も労務者も同じような宿舎でした。

食糧は主食は米で、副食物の肉類は少なく、塩干魚や家鴨の卵等が配給され、野菜は冬瓜や南瓜が多く、乾燥野菜と乾燥味噌に悩まされました。時折はケオノイ川から魚を釣り、野生の鶏やセキセイインコを捕りました。孔雀もいましたが鰐やとかげと共に良い食糧ではありません。錦蛇や蛇は捕えると皮をはいで食料にしたようです。密林の中で虎や黒ヒョウに出会った人々もいました。象の野生もいたでしょうが、建設隊は作業に象を使いました。象使に指図されて重量物の運搬、岩石の除去等に起重機の代用として便利に利用されました。その体力は曳く力で人間の二〇人以上と考えられます。象の飼料は竹の若葉を好んでいました。自分の重量を支えられない橋桁は通らない智恵とか、川の深い処は鼻を水面に立て、川底を歩く等、伶俐な動物です。

雨季になっても作業は文字通り昼夜兼行で、夜間になっても照明灯に頼って作業が続けられました。昼間の灼けるような炎熱、雨の日の湿度の多い暑さ、夜間の冷氣、密林の瘴氣、そして蛇やさそりの危険、蚊、蟻等の害虫の被害等の悪状況は作業隊員も、俘虜も、労務者も、平等

に受けなければならぬ苦難でした。彼等は一体となって作業に苦闘を続けなければなりませんでした。

この頃からマラリア熱の患者が増加し、食糧不足と蛋白源の欠乏から俘虜に栄養失調の患者が出て来て、就労数が減少してきました。

日本兵もマラリア熱を冒して作業するものが多くなりました。俘虜、労務者に対する医療薬品が不足勝ちとなりました。七月になって国境付近に発生したコレラがケオノイ川の水流によって、数日の中に蔓延しました。約一五〇軒下流のワンヤイにまで達し、俘虜、労務者の間に患者が急増して、一日に数十人の死者が出るという事態になりました。厳禁されている生水の飲用、コレラ患者の屍体の焼却処理の未完と薬品の不足等が重なって生じた事態でした。

八月に入っても作業は進捗せず、遂に完成期限の二か月延伸が余儀ない状況になりました。病臥していた高崎少将が遂に戦病死され、司令官は石田少将に交代されました。

さて、話は少し横道に入りますが、私たち日本軍とは対照的に、建設に協力させられた連合軍俘虜の側から見たこの建設作業について話をしたいと思います。

昭和五五年四月に英京ロンドンに近いプール市に住むゲオフリー・アダムスと云う人が私を訪ねてきました。この人は一九四二年から戦時俘虜として、この建設に使役された経験があつて、

その体験を「No Time for Geishas」と題して一本にまとめました。この本は私に贈られています。また彼の友人、ジェイムス・ブラッドレイ氏は泰緬鉄道建設の頃ニーケの北方ソンクライから逃亡した時の手記「Toward the Setting Sun」を私の処に送ってきました。私はいま、この二冊の本の内容とその後入手した資料によって彼等英国俘虜の体験による泰緬鉄道をお話ししようと思います。

アダムス中尉は一九四〇年に志願して英国陸軍第一八師団補給隊配属となって出征しました。彼は職業が牛肉屋だったので入隊後まもなく中尉になりましたが、これは日本の軍医中尉のようなものでしょう。食糧の肉が重要であることがよくわかります。一九四一年（昭和一六年）一二月、彼の輸送船がアフリカの南端を通る頃、日英開戦となり、彼はそのままシンガポールに向い、一九四二年二月五日、日本軍の空爆下にケツペルス軍港に入港しました。既に英軍はマライ半島を放棄してシンガポール島に押込められていましたから参謀たちがアダムス中尉達の援軍に「今頃、何しに来たのか」と嫌味をいったそうです。

アダムス中尉たちの援軍は、シンガポールで、日本軍の砲弾と爆弾の洗礼を受けただけで、一度の戦闘もしない中に、二月一五日午後八時、戦闘停止、降伏の指令を受けました。パーシバル防衛司令官は、「糧秣、弾薬の補給の途なく、水源池破壊による市民の生活が危殆に瀕したので戦闘継続不可能となり降伏する」と全軍に布告しています。又、マライ防衛軍司令官ヒース少将

は、「ジットラ陣地の未完成、飛行場の喪失による制空権の欠落、印度兵の戦意低下等がマライ戦敗北の原因である」と述懐したそうです。英国チャーチル首相の我国に対する最後通牒の冒頭に、「何等の通告なく戦端の開かれたることを遺憾とす」と奇襲攻撃の非を詰つています。またブキテマ丘の山下司令官とパーシバルの会見の様子が「英国の戦後」と云う雑誌の記事に出ていますが、シンガポール日本人会誌「南十字星」の山下將軍の告白にも、何れにも「將軍卓を叩いて詰めよる」と伝えられた事実のないことが明白になっているのも興味深いことです。

アダムス中尉は降伏後、間もなく元英国軍シンガポール駐屯部隊の兵舎であつたチャンギーの俘虜収容所に収容されました。始めて日本兵を真近に見た彼の印象を「靴の代りに地下足袋（指のあるはきもの）と脚絆をつけ、カーキ色の軍装に短剣を吊り、旧式の歩兵銃を持った背の低い兵士はとても貧弱で、こんな兵隊にどうして勝てなかつたのか不思議であつた。短剣の柄には御守札をつけ、タオルを腰に下げている。星形の記章をぬいつけた布製の帽子には、後ろに日除け布がつけてあつた。鼻の低い平べつたい顔と白い歯並みが目に残つた。RとLの発音が混同はしていたが英語を話すものがいた。英国兵に日本語のわかるものがいたであろうか？ 全く驚いたことであつた。」と書いています。

俘虜たちは収容所のことをキャンプと称していました。チャンギーキャンプでは、英国に非協力的であつた印度兵達がシンガポール陥落後印度独立軍となつて、キャンプの警備につき、その

後韓国人の兵補に監視されるようになりました。が、彼等は常に監視者たちから軽蔑されてきました。幸い英国軍の編成はそのまま、残されていたので、多くの戦友とは同居して団結することが出来ました。五月になってシンガポールは昭南と改称されました。戦没者を祀る昭南神社と忠霊塔がブキテマに建立されることになって、その作業隊の工兵第五連隊田村部隊に使役されて、アダムス中尉たち一〇〇名が選抜されてサイムロードのキャンプに来ました。田村大佐の指導でこの部隊の将兵は俘虜を人間らしく暖かく取扱ったため、彼等の日本兵に対する認識は改められることになりました。この時の温情は田村部隊の帰国の際に連合軍から特に認められて戦犯容疑を免れて早く帰還しましたが、またアダムスはその時の人々を忘れかねて、戦後一九七八年に来日して広島で旧交を暖めています。

その頃、建設が始められた泰緬鉄道の労働力として、チャンギーの俘虜が泰国バンボンに移送され始めました。三月のAグループから翌年六月のHグループまで八回に亘って毎回数千の俘虜が泰緬線の建設地点に移送されて、就労しました。そして翌年の一月以降は急速建設のために、日本兵と共に雨季の作業に苦闘することになりました。

泰緬鉄道の建設に労働力として俘虜を使役することはジュネーブ協定に抵触するのではない——直接の戦闘行動への使役禁止——という疑問もありました。とにかく、連合軍俘虜たちは、この協定の確守を主張し、居住給養と衛生について常に改善を要求していました。宿舎は日本兵

とほぼ同程度のチャーク葺きの小屋で、給養は主食は米でしたが、肉類はむしろ日本兵以上に豊富に支給されたこともありました。唯医薬品の供給は不足勝で、後でコレラ等の犠牲が多くなった原因になりました。雨季には食糧の補給が不確実になって奥地では栄養失調や下痢患者が増加しました。文明度の高い、英豪人たちにしては、衛生観念が低く、生水を飲んでコレラに罹ったものが少なくありませんでした。

建設作業隊の日本人は、マライ又はビルマの戦線で、連合軍と直接銃火を交えた経験のあるものが極めて少なかったため、相互に個人感情として憎悪感のなかったことは幸いでした。しかし、捕虜となった敵兵として「卑怯未練な男」として軽蔑していたことは確かでした。アダムス中尉は「日本人は捕虜になるより死ね」と日本軍で教育されていた軍人精神を知っていました。訓育のためには部下も殴る蹴るの暴行をするのを見て、俘虜である自分達が殴られるのは当り前のことだと納得したと書いています。同時に英国人らしく粘り強い性情で「生きて帰るためには如何なる苦痛にも耐え忍び、日常を努めて明るく笑い乍ら生活しよう」と堅く決心したと述べています。一般に俘虜を虐待したと伝えられていますが、故意に俘虜を虐待した事実は極めて少なかったと思います。

俘虜たちは彼等の状況を、自軍の戦闘行動の一時休止と受止めるらしく、悲壮感がありません。アダムス中尉も帰国後、エリザベス女王から「俘虜として英国軍人の本分を全うされたことを感

謝する」という感謝状を授けられています。一方、俘虜は抑留されていても可能な限り、敵情を探り通報するように訓育されているのでしょう。逃亡を企てるものには相互に助けあっていたようです。私が一九四二年六月頃バンポンに居たころ、俘虜の逃亡未遂事件があり、俘虜の将校に逃亡者の処罰を命じたところ、その将校は「私は日本軍から銃殺されても、軍律に違反してはい部下は処罰出来ない」と毅然と答えたということです。一九四二年九月、マライ俘虜収容所で数人の俘虜が逃亡しようとして捕えられ、直ちに銃殺されました。その時所長は定員の倍以上の俘虜をセララン兵舎に監禁して、俘虜の将校に逃亡を防止することを誓約する署名を強要したことがありました。また一九四二年秋、ターマカム収容所を脱走した六人の俘虜はこの誓約に背いたとして処刑されました。これらは明らかにジュネーブ協定違反でした。

チャンギーからBグループの一人として、ノムブラドックに来ていた英国の元俘虜エスクリット氏はその時日本軍の下士官から日本文字と漢字を習得しましたが、その事実は当時極秘になっていたようで明らかに情報収集の一手段であったと思われます。エスクリット氏からの来信によると、ロンドンの戦争博物館に現在残っている日本側の泰緬線略図を英文に翻訳したことを報せてきました。

一九四三年秋に鉄道が開通すると、敵の爆撃が始まりましたが、タンビザヤやノムブラドックの基地では俘虜キャンプが誤爆されて被害がありました。その事実が連合軍側に速かに通報され

たらしく、敵の偵察機が度々飛来して、目標の橋梁や停車場と共に俘虜キャンプの位置を調査していました。私の手許にその証拠の航空写真があります。事実一九四三年頃キンサイヨークの収容所から二〇〇米位の処にあった私の部隊宿舎は一度も被爆しませんでした。今から考えると目標の橋梁に近接して俘虜キャンプを設けておけば被害が少なかったかと考えられます。俘虜を役するからには情報のもれる惧れは大きく、当然防諜上から不適当であることに気付かなかった日本軍は全く迂闊であつたと思います。

昭和一七年一〇月、アダムス中尉はシンガポールからバンポンに移され、まもなくターマカム収容所で、メクロン橋の作業に協力させられたのです。作業隊から要求する出勤可能俘虜が病氣等のため充足出来ない時、収容所と作業隊のトラブルに関係して、部下の病人を救うため、将校のアダムス中尉も自発的に作業に出たと書いています。将校の就労も止むを得ざる事態でした。

彼等が敵軍の鉄道建設に協力させられた心境は複雑だつたと思いますが、一つは生き延びるために与えられた仕事に真剣に取り組んで食糧を満足に与えられたいこと、他の一つは鉄道が完成する頃には連合軍の勝利が来るという確信に支えられていたからだと思われまゝ。その頃、私は今井部隊長から鑿岩用の手鑿を冷すため水筒の水を注いで作業している俘虜が「これは私の現在与えられた仕事だ。鉄道が完成したら、これに乗って私はロンドンに帰るのだ」と云われて感心したという話を聞きました。この鉄道は俘虜六万の労働力に支えられて完成したことは事実であ

ります。その蔭には俘虜勞務者を併せて数万の犠牲者があつたことは忘れてはならないと思います。世界でも珍らしい敵、味方の協力による建設でした。

この年の一〇月、コンコイターで鉄道が完成した時、アダムス中尉は、日本兵と共にその喜びを味いながら、心ならずも協力させられたことを味気なくかみしめていたと書いています。一方、アメリカ大陸横断鉄道やパナマ運河とともに、日本として誇るべき大土木事業であつたと云つてますが、皮肉なことにその何れも犠牲者が少なくなかつた点でも似ているのは偶然でしょうか。

アダムス中尉は、収容所の兵補である韓国人軍属が俘虜に威張っていたことを次のように理解していました。韓国は朝鮮として、昔は清国に属し、日清戦争後、日本に併合されていつも被圧迫民族であつたから、兵補になつて始めて自分が見下してもよい人間を俘虜の外国人に見出したからだろうと、大変同情的に考えていたようです。彼は英国人として日本人も心情的に理解しようとして、田村部隊の将兵のように心暖まる温情のある日本人に接したことをよろこんでいました。そして日本兵の給料が自分達より少ないことに驚き同情を示していますが、協定に基づく俘虜の給料の乏しい中から、病気の仲間を救済するために積立金を作つたことを書いています。

彼の人間味豊かなエピソードを紹介しましょう。彼はメクロン橋の作業の後、一九四三年五月、ターマカムからキンサイヨークに移り、更に雨季の最中にコンコイターに前進しました。その時、彼が肉屋の前歴を買われて、生牛一〇〇頭を連れて、一〇〇斤の密林を徒歩で歩きました。彼は

「牛の将校 Cattle Officer」と云う腕章をつけて、二〇人の部下と警備係の竹田兵補と共に出発したのです。仲間達が竹田兵補を殺して逃亡することを相談した時、彼は「失敗すれば銃殺される。牛は私たちの仲間の大切な食糧だから、これを運ぶ任務に生きよう」と部下を宥めてそのまま牛を連れ歩きました。

雨の密林を牛と共に歩いて、牛に抱かれて眠り、密林の美しい花を賞で、密林の廃屋の屍体に驚き、頻死の中国人を見たりして一〇〇粒を十日間で踏破したのです。途中で激流に牛を流され、崖から牛が転落し、親子の牛を見失うなどして遂に二三頭が不足しました。

日本軍の放牧した牛を盗んで一〇〇頭に数を揃えたが命がけだったと書いています。又俘虜キヤンプの仲間より日本の兵站部隊の方が親切だったそうです。樹にひっかけた牛を解体して日本兵に牛肉を進呈したことや、丸木橋で牛に衝突して落ち流水に溺れかけたことなどもありました。コンコイターでかつての部下に迎えられ、同僚のチャニス大尉に再会して、無事任務を終ったと書いていますが、彼の俘虜生活では忘れられない記憶だろうと思われます。

アダムス中尉がキンサイヨークに駐留していた一九四三年五月、彼の友人ブラッドレイ中尉がチャンギーからFグループの一員としてバンボンに移送されて来ていました。ブラッドレイ中尉はアダムスと同じく第一八師団に属した工兵中隊の将校で英国ミッドハースト出身の工兵中尉でした。一九四二年一月一日、シンガポールに上陸して直ちにマライ戦線に参加しました。ジョ

ホール州ムアール付近の戦闘であやうく一命を落す程の危険に遭遇したけれども、どうやらシンガポール島に逃げこんで二月一五日、シンガポールで降伏してチャンキーに収容されました。彼はチャンキーではロバート病院の設備主任をしていて、一九四三年四月までは移送グループに入らずに残留していたのですが、遂に英濠混成の七〇〇名のFグループに編入されました。この一団の半数は健康体ではなかったようです。バンボン到着後は、出発前の指示とは異なる処置を受け、四〇〇名の挺団に区分されて徒歩でキャンプ地に向って行軍することとなったのです。灼熱を避けて夜間の行軍で、一晚に約二〇軒を歩き、結局約二週間歩きつづけて三塔峠の東側ソクライまで三〇〇軒を行軍したわけです。Fグループの全員が到着するまでに約七〇〇名が落伍し、その半数が死亡したとのことです。彼は戦地から一日も早く故郷に帰りたい一心から、俘虜になった頃から秘かに逃亡することを考えていましたが、前に話しましたセララン兵舎事件によって、署名を強制されたため半ば断念しながらも、逃亡には絶対必要なコンパスを水筒の底に隠して持っていました。ソクライに到着直後、雨季の最中にコレラが流行し始め、不運にも保菌者として隔離キャンプに収容されてしまいました。

そこで屍体焼却係をしている中に、何時感染して発病するかわからぬ程の危険な状況となりました。その頃、ウィルキンソン中佐から逃亡計画を相談されて、何れ死ぬならばこの機会に逃げて見ようと誘いを受入れることにしました。同志は一〇人と定め、ソクライから真直ぐ西

へ八〇軒を歩いて、ビルマのイエに行き、帆船で海を渡る計画でした。同志の間では万一、逃亡中に動けなくなったら同志の行動を妨げないようにそのまま見捨てられることを了承するという非情な約束をして七月五日、払暁にコンパスを頼りにソククライから西の方角に歩き始めたのです。約四週間の食糧を持ち、一日四軒歩いて三週間目にはイエ川の上流に行きつく計算でした。雨季の雨と西へ向うという方向は変更出来ないため、地形や障害となる樹木、竹を伐採する労力に阻まれて思う程に進めず、濡れながら野営して難行しました。幸い作業隊は忙しさと密林の深さに追跡を断念したので、誰にもとがめられず西へ——落日の方向へ——と歩きつづけました。

七月の終りには食糧がなくなりました。八月の初めからウィルキンソンを始めとして五人の隊員が次々と倒れました。八月の中旬になつて残つた五人がようやくイエ川の上流に辿り着きました。

計画通り竹をきつて筏を作り川を下ろうとした処、急流のため筏が破損して全員川の中に投げ出されたのですが、どうやら岸に泳ぎついて村民に助けられました。ところが村長が賞金欲しさに日本の憲兵隊に通報したため、逮捕されて逃亡は失敗に終わりました。ブラッドレイ中尉たちは銃殺されることを覚悟していましたが、その後タンビザヤからモールメン、更に出発したソクライへと護送されるうちに十月の中旬になつてしまいました。ある日、ニーケに送られていよいよ処刑されるらしいと決つた時、ウィルド少佐が収容所長を説得したため、ニーケでの銃殺を免れて、裁判のためシンガポールに送られることになりました。ウィルド少佐はシンガポール陥落

のとき、パーシバル中將に従って白旗を掲げてブキテマ路を進んだ將校で日本語の通訳の出来る人でした。

ブラッドレイ中尉たちがニーケからバンポンに下って来た日は十月二十五日で、この鉄道の開通式典の当日でした。それから一年余の時日が経った一九四五年春、彼等の軍事裁判の判決で、俘虜収容所規則違反の罪名で禁固刑八年を宣告されました。当時中尉たちが病身であったため、刑の執行は一九四五年八月十九日まで停止されることになりました。幸運にも八月十五日、戦争は終結して、彼の刑はそのまま消滅して無事に帰国したのです。彼の手記「落日に向いて」は逃亡行四十日余りの凄じいばかりの生命の苦闘の物語りで、泰緬鉄道建設の頃の処刑されなかった逃亡俘虜の唯一の事例です。ブラッドレイ中尉はその手記の中で、俘虜の苦しく苛酷であった生活を淡々とした筆致で、ありのまま書き綴っていますが、直接に日本軍に対する批判が記述されていないことは不思議なことです。

話を本筋に戻しまして、泰緬鉄道の建設作業は六月から八月の雨季に最も苛酷な状況に入っていました。連日の雨で、密林の湿度は上り、雨がはれると熱気が湿った大地からはい上ってきて、作業者の身体を襲いました。衣服は乾くことがなく、食糧も不足勝ちで栄養も充分でない状況が続きました。作業は堅い岩石の爆破、増水した水流での架橋、深い谷間を埋める築堤等と予想以

上の作業量でした。期限が迫って来ていて文字通り昼夜兼行となり、雨の夜に作業をする灯火が密林の間から見えていたことも多くなりました。日本兵も俘虜も労務者も等しくこの労苦に耐えて頑張ったのです。幸い日本兵は粗食に慣れ、労働に対する耐久力があつたため、比較的犠牲者が少なかったのですが、俘虜は食生活の変化に対応出来ず、また熱帯伝染病への警戒心の不足等から病人が多く出て、医薬品の不足、治療設備の不備等も伴つて犠牲者が多くなりました。労務者も生活環境の変化、食糧の不足、衛生観念の欠落から犠牲者が多くなる結果となりました。九月になって雨季が終り、伝染病が終息すると、作業も活気づき急ピッチで進められましたが、連接予定地点二六二軒コンコイターを中心に、作業隊の全力を集中して突貫作業をしました。

建設作業中の事故も少なくありませんでした。特に雨季は河川の増水で橋梁を流失したり、豪雨のため数料の築堤が一夜で決潰したこともありました。またようやく完成した堀割が雨水のため泥水の濠になってしまったこともありました。仮橋から資材運搬の列車が転落したり、作業員を運ぶモーターカーが衝突したことも度々起りました。また資材輸送の舟艇も時折り水上の事故を起しました。その都度、予想外の作業量が増加して作業隊の工程を支障したものです。雨季の道路はトラックの運行が困難となり、作業隊の移動は徒步行軍による外なく、雨の中をビルマの前線に行く友軍の将兵が、兵器を運んで徒歩で三塔峠を越えて行きました。俘虜も労務者も作業中の鉄道路盤に沿って歩く外はありませんでした。先にお話ししましたブラッドレイ中尉の三〇

○ 粁の行軍も不運なことながら、止むを得なかったと思います。

このような苦闘の連続の結果、遂に昭和十八年（一九四三年）一月十七日、東は泰側のノムブラドックから、西はビルマのタンビザヤから延伸された軌道が二六二粁地点、コンコイターで連接され、十月二十五日、現地の接続点で開通式が行われました。

開通した泰緬鉄道は十一月からビルマに向う兵力と資材の輸送を始めました。翌年から連合軍の爆撃によって輸送が妨害され始めて、開通時一日一〇〇〇トンの輸送力はまもなく一日三〇〇トン程度に低下しました。鉄道としての計画輸送能力三〇〇〇トンには遠く及ばず、その効用を発揮出来ないままに昭和二十年になって、ビルマから退却する日本軍の傷病兵を輸送することになってしまいました。終戦とともに、この鉄道は連合軍に接収され、日本軍が帰国した後で、タイ、ビルマ両国政府に有償で引渡されました。タイ側はノムブラドックから一三〇粁のナムトクまで、タイ国鉄ナムトク線として建設当時のまま運営しています。またナムトク以西二八〇粁は軌道が撤去されて、線路敷は再び密林に埋もれてしまっています。私は先頃両三度、ナムトク線を視察しましたが、沿線には住民が入り集落が出来て密林は開発され、砂糖きびやタピオカの畑が出来ています。駅の周辺には学校、寺院が建てられ市場も出ていました。鉄道による奥地開発の状況が眼の辺りに見られました。メクロン橋とアルヒル栈道橋は昔のまま残っていて、ケオノイの変らない流れと共に往時を偲ばせてくれました。メクロン橋畔にはC5623号機関車と共に、

戦没した俘虜・労務者のための慰霊碑が残っています。

四〇年前の昔話をいたしましたが、泰緬鉄道の建設の経緯と死の鉄道といわれた実情はおわかり頂けましたでしょうか。戦時中とはいいいながら日本人の手で、世界の一隅に四〇〇軒余の鉄道を建設した実績を関係者の一人としてご紹介させて頂いたことを厚くお礼申し上げます。ありがとうございます。ご清聴を感謝いたします。

（株式会社東光コンサルタンツ
顧問・元国鉄信濃川工事局長）