

## たいめん 泰緬鉄道 —— 犠牲と責任

内海愛子 (大阪経済法科大学  
アジア太平洋研究センター)  
奥田豊己 (戦争体験を掘り起こす会・  
元国鉄機関士)

### 「死の鉄路」の現在

#### 『奥のほそ道』

2014年、ブッカー賞を受賞した『奥のほそ道』(リチャード・フラナガン著、渡辺佐智江訳、白水社、2018年)は、オーストラリアはもちろんアメリカでも高い評価を受け「傑作のなかの傑作」との評もある。本書の舞台は、1943年、タイービルマ間に日本軍が建設した泰緬接続鉄道(以下、泰緬鉄道と略)である。そこで泥の海を這う、骨と皮ばかりのオーストラリア人捕虜たちの生き様を描いた小説である。作者は泰緬鉄道から生還した父親の経験をもとに書き上げたという。

主人公は軍医ドリゴ、そのモデルは、オーストラリアのウエアリー・ダンロップ軍医である。ダンロップは、泰緬鉄道の中でもとりわけ苛酷な工事が続いたカンニューーヒントク間に投入された部隊を率いていた。部隊の人数は873人だったが、屋外の重労働に堪えられるのはわずか350人という時もあった。作業に出す人数をめぐって、日本軍の鉄道隊、捕虜収容所とはげしく対立していた。時には、軽症患者も含めて全員が作業に出さされた。5日間、野菜、肉なし、まずい米のみという時もあった。収容所では、平均して一日に一人が死んだ。6月には一日に五人が死亡した。カンニューーヒントク間はまさに死の収容所だった。

この中で、ダンロップは、軍医として献身的な働きをし、時には病気の捕虜を作業に出さないようにするために、収容所と激しく対立した。そして、将校たちの給料をあつめて食べ物

を調達し、病人に支給したりしていた。

ダンロップは戦後、「国民的英雄」といわれ、死後、その肖像を刻んだ50セント硬貨が発売された。それだけでなく、捕虜たちの想いを集めた銅像が、キャンベラのオーストラリア戦争記念館(AWM)の前に建立されている。

この現場で働いていたトム・ユーレン(戦後、ウイットラム内閣の閣僚)は、最初の2年半が終わるころには、「この惑星に住む日本人を一人残らず抹殺したい」と思うほど、憎しみにもえていた。鉄道の完成後、日本に送られたユーレンは、徴用されていた朝鮮人や年老いた日本人労働者と一緒に働いた。そこで人間の優しさや思いやりに接して、「日本人は憎くない。だが、軍国主義、ファシズムが憎い」と、その心境の変化を話している(1991年8月、オーストラリア国立大学での泰緬鉄道に関する国際会議。G.マコーマック他編著『泰緬鉄道と日本の戦争責任』明石書店、1994年)。

ユーレンの心境は変わったが、「抹殺したい」ほどの憎悪をいだいたまま、戦後を生きてきた元捕虜も多い。この激しい憎悪は、敗戦後の戦争裁判、中でも「通例の戦争犯罪」を裁いたBC級戦争裁判に集中した。シンガポールで開かれたオーストラリアやイギリスの軍事法廷には、捕虜たちの証言、泰緬鉄道に関する調査資料などが提出された。これらの裁判記録は現在、公開されている。日本では、泰緬鉄道での捕虜虐待はほとんど忘れられているが、被害者は忘れていない。裁判記録、捕虜の手記、証言は読みつがれ、新たな作品を生み出している。『奥のほそ道』もその一つである。

## 「責任」の解明―鉄道隊の視点から

なぜ、泰緬鉄道はこれほどの犠牲者を出したのか。本稿では、捕虜の手記からは見えにくい、鉄道建設と運行の問題点から検討してみたい。すでに、南方軍鉄道隊参謀として計画にかかわった広池俊雄が、関係資料を渉猟して『泰緬鉄道―戦場に残る橋』（読売新聞社、1971年）を刊行している。「泰緬連接鉄道建設計画」も抄録された同書は、当事者の著作として現在も読み継がれている。

だが、広池自身、着工時には、鉄道第9連隊本部(津田沼)の輸送主任に転任していた。「計画」の実施過程に関わっておらず、その現場を見ていない広池は、関係者の記録や証言から問題点を描きだそうと努力しており、その著作には多くの貴重な記録や証言が収録されている。以下のような司令部「運輸係」渡辺奨技手の述懐もその一つである。

ワンヤイ（124キロ）からタンビザヤ（414キロ）までは、1000分の25の勾配が連続していたので、この間は総て補助機関車付きで、全線通し運行だった。

この述懐から広池もワンヤイ以遠は、「全部補助機関車を重連して使った」と記述している。だが、海拔をみると、この「述懐」には疑問がある。起点のノンブラドックは海拔8m、180キロ先のリンテンは100m、281キロ先のニーケは海拔200mである。国境の三仏峠（450m）を越えてビルマ側にくだるとキャンドウは220mである。1000分の25の勾配は国境近くのごく一部にすぎない。

鉄道第9連隊で機関士だったこともある中原金蔵は、この地域のアパロン―タンビザヤ間を主な運輸線区としていた。はじめてこの三仏峠を越えた時は、登り損ねてやり直したこともあるが、通常は補助機関車なしで運転していたという。兵員輸送列車や重要列車など、分割出来ない場合には、一部で補助機関車を付けたことはあった。だが、「全線」で補助機関車をつけることは、橋梁の強度から不可能ではないか。基本的には機関車一両で牽引する。国境近くの1000分の25の勾配の三仏峠を越える時には、補助機関車をつけて運転することもあったが、この場

合も、先頭の機関車が牽引し、最後尾から補機が押しあげる形での重連運転である（2018年11月6日、熊本でのインタビュー）。

中原と同じ時期に国内の田端機関区で機関士として乗務していた高野茂信（大正14年12月生まれ・当時18歳）も、1000分の25の勾配を走行することは困難ではあるが、機関車一両でも不可能ではないと話している（2018年9月17日、東京でのインタビュー）。

この重連の機関車を走行させる時に、しばしばおきる脱線事故にそなえて、「先頭の機関車から後部の機関車までロープで引っ張る措置をとっていた」との記録もある（吉川利治『泰緬鉄道』同文館、1994年）。だが、当時も『国鉄運転規程』があり、機関車同士には各種の汽笛合図があり、ロープで引っ張ることなど考えられないと中原も高野も話している。

このように記述の一部に疑問はあるが、広池たちは、なぜ、泰緬鉄道で多くの犠牲者を出したのか、その責任を解明しようとした。

大本営の「命令」で、現場で捕虜に作業をやらせた鉄道第九連隊の弘田栄治小隊長が刑死している。それだけでなく、広池自身も、戦犯容疑者として拘禁されていた。警察当局のだまし討ち同様の卑劣な逮捕で、すりや強盗などと一緒のブタ箱に入れられ、挙げ句の果ては手錠つきでスガモプリズンに送られた。これが本人と家族にあたえた精神的な被害は甚大だった。その上、タケノコ生活(所持品の売り食い生活)の最後にとっておいたタンスまで、留守中に大蔵省の手によって封印された。これでもか、これでもかと追い打ちをかけられ、思い出してもぞつとすると書いている。こうした体験も、広池の「責任」解明を後押ししていた。

## 「白人」捕虜の死

大本営陸軍部は、泰緬鉄道建設のための労働力として、現地労務者と捕虜をあてることを明記している。かれらの中から「死の鉄路」と評されるほどの死者を出したのである。極東国際軍事裁判では、検察官が死亡者16,000人という数字を提出している。戦後、下村定陸軍大臣の命により設置された「俘虜関係調査委員会」中央委員会（委員長・陸軍次官若松只一、1945年9月20日設置）は、泰緬鉄道の捕虜の死者数を10,672

人と算出している。吉川利治は12,339人(前掲『泰緬鉄道』)、内海愛子は11,234人と計算している(『日本軍の捕虜政策』青木書店、2005年)。

どの時点からどの時点までを泰緬鉄道の死者と数えるのか、どの範囲までを計算に入れるのかで、数字に差が生まれているが、何れの場合も死者は10,000人を越えている。アジア人労働者は3万人とも7万人ともいわれる死者をだしているが正確な数はわかっていない(前掲、G.マコーマック他編著)。

これら死亡した捕虜は、イギリス本国兵やオーストラリア兵など「白人」捕虜である。連合軍部隊は本国兵と植民地兵で編成されていたが、日本は「白人」本国兵のみを捕虜とし、植民地出身のアジア人兵士は「原則」として解放していた。30万人以上の捕虜をかかえきれなかっただけでなく、「アジア解放の聖戦」のプロパガンダに、アジア人捕虜の「解放」が有効だったこともある。

「白人」捕虜およそ16万人は、収容所に収容し、一人一人の銘々票を作り、ジュネーブの国際赤十字に名簿を送っている。こうしてかれらは捕虜の取り扱いを定めたジュネーブ条約に則って処遇される「正式」な「軍政の捕虜」となり、将校には給料が出ることになる。

ダンロップ軍医の場合、捕虜になった当初は、ジャワの第16軍の管理下に置かれた。1942年8月、ジャワ俘虜収容所が設立されるとここに収容され、姓名、出身地、部隊名、捕虜になった場所、容貌(目、肌、髪の色など)などを細かく記録した銘々票が作成されている。この時期は、とりわけ労働もなくフランス語の勉強などをし、食糧も逼迫していなかった(E.E.Dunlop, *The War Diaries of Weary Dunlop*, Melbourne, Thoamas Nelson Australia, 1986)、河内賢隆・山口昇訳『ウェアリィー・ダンロップの戦争日記』而立書房、1997年)。

ダンロップたち「白人捕虜」は、42年暮から43年1月にかけてタイ側へ移送された。樽本重治小隊長は、鉄道の入り口に近いチョンカイの切り通し工事を担当したが、その現場に送られてきた捕虜の中には多くの将校がいた。映画「戦場に架ける橋」には、ステッキを持った将校がブラブラしているシーンがある。ジュネーブ条約では将校は自発的に働く時のみ、労働に使役

できるとされている。働かなくても将校には給料が支給される。下士官・兵は、労働しなければ賃金は出ない。もちろん病気になれば賃金はなく、食糧も減らされた。このため、ダンロップ軍医が将校の給料を集めて、食糧や卵を何十個、何百個買っては、病気の捕虜たちに配っていたのである。

## 戦争裁判

建設と運行に従事した鉄道隊員は10,000人を越えているが、当事者による記録は少ない。これは、戦犯裁判と無縁ではない。泰緬鉄道建設第三代司令官の石田栄熊は、遺稿集の中で日本人将校以下66人、朝鮮人軍属29人が戦犯として収容され、そのうち、日本人27人、朝鮮人8人が絞首刑に処せられ、「死体を刑務所近くの野原に埋めた」と書いている。石田自身、シンガポールの英法廷で10年の有期刑となっている。石田の手稿が刊行されたのは1999年である(『泰緬鉄道建設第三代司令官 石田栄熊遺稿集』私家版)。

「野原に埋められた」という死体の中には、前述した鉄道第9連隊の弘田栄治小隊長や、トム・ユーレンたちを収容していたタイ捕虜収容所第2分所の白杵喜司穂分遣所長があった。先の樽本重治や国境に近いニーケを担当した鉄道第5連隊の阿部宏小隊長も死刑判決をうけたが、のちに有期刑に減刑された。樽本は、シンガポール・チャンギー刑務所で克明な記録を書き残していた(『ある戦犯の手記 泰緬鉄道建設と戦犯裁判』現代史料出版、1999年)。

戦後、国鉄に戻った関係者も多いはずだが、『日本国有鉄道百年史』は、泰緬鉄道に関して一行しか記述していない(全10巻、日本国有鉄道、1973年)。

## 建設計画——問題はどこにあったのか

### 建設命令

1942(昭和17)年8月、大本営は、インパール作戦のため、ビルマへの陸上補給路を確保する目的で、鉄道建設を指令した(大陸指)。主監督である南方軍が「泰緬連接鉄道建設計画」をつくり、準備に入った。建設指揮は、第二鉄道監部がとり、鉄道部隊や配属部隊を使用して、測量、建設を行う。捕虜の使用は捕虜収容所と交

渉をおこなう。このような指揮命令で計画が動きだした。

大本営陸軍部—南方軍—鉄道監部—鉄道部隊・配属部隊  
└─┬─┘  
捕虜収容所長

「計画」では、起点0ポイント（ノンブラドック）から終点（タンビザヤ）までおよそ415km、日量輸送量3,000トン、完成時期は1943（昭和18）年末である。建設はビルマ側鉄道を第5連隊、タイ側鉄道を第9連隊が担当し、これに材料廠などの補助部隊がついた。作業要員の捕虜は、当初、タイ側約2万人、ビルマ側4,500人、現地のルームシャ若干名と計算していた。これが捕虜55,000人にふくれあがっていく。アジア人労働者「若干名」は、常時3,000人となり、延べ人数9万人に達していた（石田、前掲書）。

### 日量3,000トン

問題は日量3,000トンの輸送である。日量とは24時間以内の輸送である。3,000トンを送するには、積載300トンの列車が24時間以内に10本、走行しなければならない。「計画」では、機関車の平均運転速度は25キロ以上75キロ以下とある。415kmの区間を平均時速41.5キロで走行するとノンストップで10時間要する。

蒸気機関車の一走行距離は約100kmであり、終点までに3回、機関車を交替させる必要がある。また、約50km毎に水、燃料（薪）の補給をしなければならない。その時間を各20分と計算すると、8カ所で160分かかる。このように計算すると、一列車が415kmを走行するには、最低でも12時間40分を要する。

「計画」では、線路は単線であり、上り下りの列車すれ違いのためには、各停車場の側線の有効長300mに入れなければならないので、機関車と車輜を含めた列車編成は300m以内とされる。

線路の敷設は、本線約415kmと側線、これにくわえて、砂利線、秘匿線のほかに材料廠・貨物廠線、工場線、兵器廠線、自動車廠線など、工事関係専用線が延べ約50km以上ある。泰緬鉄道では本線と側線、工事関係線などをふくめると、500km近い線路の敷設工事が行われていた。これらのレール、道床に必要な物資を確保するのは材料廠である。

線路の様子は、国内の丙線仕様に準じてい

る。甲乙丙の違いは、最高速度で決まるが、その条件は直線、曲線、勾配、レール重量、道床などの構造などによる。ちなみに東海道本線、中央線は甲線、小海線は丙線、泰緬鉄道は丙線仕様の単線で建設されている。

### ゲージ

問題は他にもあった。英国植民地の鉄道の多くがゲージ1,000mm、日本国内は1,067mmである。日本から輸送した機関車、日本製車両、貨車のゲージを変更しなければならない。また、燃料が石炭でなく薪のため、薪中心への火床の手直し、炭水車の改造なども必要である。ブレーキ方式や連結器の形状なども異なっているため、占領地区で鹵獲した機関車や車両を利用する場合、その改造、使い分けも必要だった。これらの技術と日数を要する改良、改造作業は建設着工以前から行っていたと思われるが、その記録は少ない。タイの泰緬鉄道博物館で働くオーストラリア人ロッド・ビティ（Rod Beattie）は、その著書“*The Death Railway — A Brief history of The Thailand-Burma Railway*”の中で、車輪のゲージ変更についても記述している（T.B.R.C.Co.,Ltd. Kanchanaburi,Thailand,2015）。

### 停車場数

タイ側の起点0ポイント（ノンブラドック）からビルマ側のイエ線接続点（タンビザヤ）までのルートに、停車場の位置、数、機能を決めていく。1944（昭和19）年8月末現在の「泰緬連接鉄道要図」には、駅名の記載がない駅が9カ所（鉄9側2カ所・鉄5側7カ所）ある。また、47km付近から分岐するカンチャナブリ工場の出入り箇所には信号所が必要である。これを駅として数えると停車場は66カ所となる。

駅数が多いのは、単線の場合、停車場、信号所を増設することで、運転密度を上げることができるからである。国内でも、北海道、東北地区などの単線区間では、軍事輸送の強化を図るために、駅を増設していた（前掲『日本国有鉄道百年史』）

### 工期の短縮

大本営の建設命令（昭和17年11月）が発令さ

れた直後の12月、若松只一中将（大本営参謀第三部長（運輸通信））が補任された。久保田茂元大本営参謀によると、若松は着任すると、雨期明けの8月までに完成するようにとの非常に強い指導を行い、これを「強要」したのである（「大本営から見た泰緬連接鉄道」前掲『石田遺稿集』所収）。

300の橋梁を作り、岩山を鑿岩して切り通しを造る難所の工事を、4ヶ月短縮させろという。雨期もはじまる。参謀の「強要」により、2月上旬、工期短縮に関する大陸指が発令された。削岩機50台が交付され、建築規制を緩和して「日量1,000トン」としたが、路盤、架橋、側壁工事の難易度が大きく変わるわけではない。8月完成に向けて、豪雨の中で「スピード スピード」「ハリアップ」という鉄道兵の怒号が響いた。泥と雨の中で死にものぐるいの作業が続いたが、作業量の消化は到底不可能であった（第4特設鉄道隊司令部付 二松慶彦『三仏峠を越えて泰緬鉄道を語る』啓文社、昭和60年）。

大本営命令による工期短縮である。「出来ません」は許されない。日程変更が重なり工程は大幅に変更された。最大の難所であるヒントクの切り通しを担当した鉄道第9連隊の弘田栄治小隊長は、岩石爆破の経験が少ないこともあって、捕虜たちの岩山爆破作業量を決めるために、現場で一人、作業を続けていた。それが翌日、トム・ユーレンたちの作業量となった（『弘田栄治大尉追悼特集 おとずれ』第6号、九四会、刊行日時記載なし）。

国境近くで工事を担当していた阿部宏小隊長によると、手を伸ばせば雨雲が届くほど、雲が低くたれ込め、洗濯ものは乾かない。黒カビが生えるので、自分たちは火を焚いて乾かしたが、捕虜たちにはそんなことはできない。ほとんど裸だった。それに靴がない。パラストを敷いた所をはだして歩いて怪我すると、そこから肉が腐り、潰瘍がひどくなると骨までたっしたが、収容所には薬がない。鉄道隊が持っていたので、阿部は捕虜にまわすように交渉したが、「これは鉄道隊員のためのものである。捕虜が死のうと、それは鉄道隊の管轄ではない」と拒否された。

1943年7月、阿部は、現場視察にきた加藤昌平参謀（鉄道課長）が、連隊長の佐々木万之助大

佐に向かって「何とか8月末にできんのか」「できるのかできないのか」と督促している現場を目撃していた。かたわらでは捕虜たちが死んだ仲間の遺体を焼いていた。濡れているので石油をかけてもなかなか焼けない、泣きながら、死体をあっちへやり、こっちへやりして焼いていたが、加藤参謀は一瞥もしないで「できるのかできないのか」それだけ言って帰っていった。その「地獄の鬼」のようなやり方、それがその後ろにつながっている大本営の本当の姿だった。このように阿部は証言していた（「韓国・朝鮮人BC級戦犯者の国家補償等請求事件 証人阿部宏調書」1994年3月20日）。

阿部の目撃した加藤参謀は、自ら船とトラック、徒歩で全線を实地踏査し、「工期延期やむなし」との結論を下した。雨期が開けた8月下旬、工期の2ヶ月延長を命じた。10月末の完成を目途に、陣容を一新した。この間、現場の鉄道小隊は苦闘し、痩せおとえた捕虜たちが泥の海を這っていたのである。

1943年10月17日、コンコイターで連結式が行われ、25日開通式が行われた。

## 運行へ

線路はつながったが、列車を運行させるには、駅構内に運転に必要な設備を整備しなければならない。具体的には、閉塞装置、閉塞用電話の回線、一般用電話の回線、無線装置、駅舎などである。泰緬鉄道は単線通票、閉塞方式であり、タブレットを使用していた。出発などの合図は旗、または合図灯を使っていた（岩井健、2018年11月6日、福岡の自宅にてインタビュー）。

駅では、駅員がポイントを操作し、合図を送る。66の駅にこの要員がいる。一駅6名から10名以上が必要とされる。このほか、燃料集積所、給水装置、保線作業には砂利も必要である。機関庫がおかれた駅（9カ所）では水・燃料を補充しなければならない。さらに機関車保守要員が必要だが、これには特設鉄道隊とアジア人労働者を配置している。日量1,000トンの輸送にも1,000名以上の要員が必要だったと思われる。

機関車には機関士一人、助手一人、別にアジア人一人の計三人が乗務した。アジア人は炭水車から薪を運ぶのに雇われている。この薪は50

センチほどに切り、10～15センチの中に割って、乾燥させる。運転中は薪の投入を少なくしたいので、発車時に一杯に詰め込まなければならない。

ビルマ戦線に物資と兵員を輸送していたニーケ機関庫の中原金蔵によると、機関車は駅で一杯に薪を詰め、蒸気の圧力をあげて発車する。はじめは線路がなじまず、一ダイヤを運転するのに脱線なしで帰ることは少なかった。脱線といっても貨車一両、二両なら、一時間程度で復線できる戦時型の車両だったので、乗務員だけで復線し、あとは保線の人たちに頼んで前へ進むといった具合で運転していた。

### 複線化工事

完成後も複線区間の増線や爆撃に供えた待避壕の建設が続いていた。待避壕は列車ごと待避するものと個人用のものがつくられていた。ニーケには防空用の待避線があった。左側の山すそには貨車がすっぽり入るぐらいの深さに壕が掘ってあった。列車が一本入ってしまうほどの長さである。機関車用の防空線は、密林の中に敷き、上空から見えないようにしていた（中原金蔵『逆浪を越えて C56機関士』熊日情報文化センター、平成21年）。

敗戦時レポウ周辺にいた弓兵団の兵士西村茂（大正7年1月8日生まれ）によると、列車毎に半地下に入る待避壕があり、空襲があると自分たちは線路と直角に逃げた。そこには人員用の壕が多くあり、そこに飛び込んだ。回復作業は配置部隊が行い、自分たちは手を出さなかったという。この復旧作業には捕虜も使っていた（2017年7月13日、日生ホームでインタビュー）

上空からどこまで見えないようにできたのか。イギリス空軍(Royal Air Force)の空中偵察写真には、複線化された線路が鮮明に映し出されている。全線にわたる偵察写真の精度から考えると、防空線、待避線の位置も掌握していたとおもわれる（前掲ロッド・ビティ）。

### 敗残兵を運ぶ

爆撃を受けながらも鉄道は運行されていた。中原は、1945（昭和20）年7月、ビルマから撤退する兵員を輸送した。最初は元気な兵隊がいたが、日が立つにつれ、衰弱した兵が目につく

ようになった。貨車は満員で、大半は栄養失調とマラリアだった。貨車を降りても便所に行けない者もあり、その姿は骨に皮がついている状態で、内地の母親が見たら気絶しないだろうかと思うほどで、涙なしには見られなかった。同時に、人間の生命の強さにも驚嘆したという（2018年11月6日、熊本の自宅でインタビュー）。

この列車を見ていた捕虜は、その状態に愕然として息をのんだと書いている。

「わたしはそれまで、いや、今もって、あれほど汚い人間の姿を見たことがない。傷病兵の戦闘服には、泥、血、大便などが固まってこびりついていた。傷口は化膿し、膿で覆われ、膿の中から無数のウジがはいだしていた。私たちは日本兵が捕虜に残酷なことを体験してきた。それが、なぜか、今はっきりわかった。日本軍は自軍の兵士にもこのように残酷であり、一片の思い遣りすらもたない軍隊である。それならば、どうして、私たち捕虜への配慮などもち得ようか」（アーネスト・ゴードン著、斎藤和明訳『死の谷をすぎてクワイ河収容所』音羽書房、1976）。

### 鉄道隊と捕虜収容所

捕虜を管理する捕虜収容所は、南方軍の管理の下で第二鉄道監部、第三野戦鉄道司令部に協力した。具体的にはその下にある鉄道連隊の作業に「協力」が命じられた。のちにこれが「配属」となっている。配属というのは、作戦の必要に基づく、一時的な編組による指揮関係をいい、指揮官は配属された部隊に対する作戦指揮権（仕事を命ずる権限）をもつことになる。捕虜収容所は鉄道隊の作戦指揮下に置かれた。

タイ捕虜収容所第2分所長の柳田正一中佐によると、一万人の捕虜を抱えていた第2分所は、捕虜を何百人か何千人の単位に分けてジャングルの奥地に移動させたが、目的地に着いても宿舍が準備されていない。鉄道隊は、捕虜の宿舍を建設しない、自分達で作れという。だが、収容所は建設部隊とちがって、建築資材も道具ももっていなかった。道具を貸してくれるように交渉したが、自分たちで調達しろといわれた。柳田中佐は主計将校をバンコクへ派遣し、円匙、縄、資材などを購入して竹の小屋を作った。床は竹を割って敷き、屋根はニッパ椰子でふく。

できるまでは土砂降りの雨の中でテント暮らしだった（「泰緬鉄道建設の実態と戦犯裁判」（謄写刷り）。あらゆるものが水びたし、ぬれそぼるなかで捕虜たちは体力を消耗させていったのである

南方軍の「計画」では、兵站病院や患者収容所を設け、作業員全員（捕虜をふくむ）に「マリア」予防薬を支給する予定だった。糧秣補給の定量も、捕虜の主食は550グラム、肉類50グラム、重労働者には主食を日本兵の800グラムに近い750グラムまで増量してもよいとあった。

食糧は調達していたという。本所の庶務係だった矢代亀良によると「5万人からの捕虜を使うとなると、相当の受け入れ準備をしなければならない。だが、実際には捕虜が先に送り込まれて、あとから材料を運ぶという状態だったが、その運搬ができなかった」と話している（1980年9月2日、日傷会館でインタビュー）。

運ぶ手段が無かったのである。象300頭を使っているがこれでは足りない。急ごしらえの道路は泥で膝までもぐる。捕虜は途中までトラックで移動し、あとは徒歩である。一ヶ月も補給が途絶えた奥地で作業していた鉄道第9連隊第7中隊の有門功小隊長は、一万立方メートルの爆破作業の二か月間、一度も服を脱いだことは無く、睡眠は岩陰で、長靴のままのごろ寝、もちろんその間、一度も風呂に入ったことは無かった。その有門が「骸骨が靴を履いている」と書いているほど捕虜は衰弱していた。有門は捕虜をつれて、食糧が手に入る所まで無断で撤退している（広池前掲書）。

なぜ、これほど後手、後手になったのか。一つは雨季が例年より一ヶ月早くきたため、予定していた川での運搬が不可能になったことが指摘されている。ケオノイ川は一晩で10mも水かさが増すこともあった。雨季が始まると一ヶ月くらいは、小舟では漕上できないため、食糧補給はとどえた。だが、自然条件だけではない。

### 統帥権の干犯

短縮命令が最大の原因である。命令が出た一ヶ月後に、陸軍省俘虜管理部の保田治雄が収容所を視察している。報告には、捕虜は労働するときにはパンツ一つしか着用せず、靴も破損したものを履いている者が多数いたとあった（ア

メリカ国立公文書館RG331、Box1323）。

報告をうけた東条英機陸軍大臣は、5月に浜田俘虜管理部長と必要な医官を泰緬鉄道の現場に送った。浜田は、捕虜の処遇を改善するために鉄道隊と捕虜収容所を一体化する案を出し、南方軍参謀と激論を交わした。だが、「統帥権干犯」と一蹴され、ひき下がざるをえなかった。その後、東条英機陸軍大臣も視察に赴いている。東条は軍政の責任者であるが、鉄道隊への指揮権はなく、結局、有効な改善策を打ち出せなかった。捕虜の処遇に問題があることを掌握していながら、改善できないまま、結果的に虐待が「放置」されたのである。

### 捕虜死亡：原因と責任

タイ俘虜収容所をみると、1943年10月時点でも捕虜の52%が病人であった。しかも現地に病院はない。赤痢患者の収容されている「死の家」で、捕虜たちの世話をしていたトム・モリスは、毎日毎日、人間としての最低限の尊厳さえも奪われた状態で、死んでいく仲間を見ていた。「あの臭い、救いを求める、すがるような眼差し——それが脳裏に焼き付いて離れない。あの顔が忘れられない。どうしても日本人を許せなかった」と語っていた（1994年8月10日、キャンベラでのインタビュー）。

広池は、労働時間、不良な環境、医療などのジュネーブ条約違反を、収容所はことさらにやったわけではない、ことごとく上司の命令と指導に源があるという。収容所に問題があったとしても、それは微々たる責任にすぎないと指摘している。責任の大部分は、阿部宏小隊長が指摘するように参謀たちにあるはずだ。だが、工期短縮を「強要」した若松中将は、敗戦直前の1945年7月18日、陸軍次官兼兵站總監になり、9月20日には陸軍省が組織した「俘虜関係中央調査委員会」の委員長に就任している。

その委員会は、衛生に関して「可能なる最善の手段」をつくしたが、「不良なる結果」を招いた原因として、以下の点を挙げている。

建設工事を強行したこと、衛生施設の完成を待たずに作業を進めたこと、作業地の衛生環境がきわめて悪かったこと、道路の不良に加えて雨季の間の交通途絶により給養＝食糧の供給が低下したこと、そして、「衛生上無知なる現地人

労務者の混入により、衛生上の諸仕事を混乱せしめたること」「俘虜管理の主体が朝鮮人にして其の管理不徹底を免れず、従って衛生指導の徹底を欠きたること」と指摘している（俘虜関係調査中央委員会編「泰、緬甸連接鉄道建設ニ伴フ俘虜使用状況調書」アジア歴史資料センター）。

「工期短縮」の命令を出した大本営、それを「強要」した責任者が陸軍次官に収まり、このような「調書」をまとめている。責任転嫁である。

東京裁判には「大東亜共栄圏」全域における捕虜虐待の証拠書類約680件が提出されている。その数は、検察側が提出し受理された書証2,282件の3分の1にもなっている。判決文の「通例の戦犯犯罪」の項の「俘虜に関する最終論告」には、先に述べた死者数が言及されている。泰緬鉄道はこの捕虜虐待を象徴していた。かれらの死の責任は、弘田や臼杵、阿部や樽本たち現場だけに帰せられるものなのか。「統帥権干犯」で退けられたように軍の構造的な問題もあるが、広池は「陸軍参謀人事の慣習にミスがあった」、「単なる建設当時の時点での偶発的ミスとは認められない」、「兵科閥」であると断言している（広池前掲書）。

戦争裁判は現場の責任者を裁いたが、参謀たちの多くは不問にふされている。捕虜の死に誰が責任をとったのか。戦争裁判では追及しきれなかった捕虜虐待の構造的問題をかかえたまま、戦後日本は歩み出した。

捕虜たちの憎悪は解消されず、戦後、機会あるたびに噴き出した。その一つが、対日平和条約の賠償問題である。捕虜の怒りが第16条の賠償条項となった。その後も、外交の節目節目に捕虜問題が浮上してきた（内海愛子「戦後史の中の「和解」 残された植民地支配の清算」成田龍一・吉田裕編『記憶と認識の中のアジア・太平洋戦争』岩波書店、2015年）。

今も、憎悪の眼差しで日本を見つめる捕虜はいるが、その憎悪を溶き、「和解」の努力を続けている日本の市民がいる。この点については、あらためて考察したい。