

「泰緬連接鉄道要図」を読む

奥田豊己（戦争体験を掘り起こす会）

石橋星志（戦争体験を掘り起こす会）

内海愛子（大阪経済法科大学
アジア太平洋研究センター）

はじめに

なぜ、いま泰緬鉄道か。

泰緬連接鉄道（以下、泰緬鉄道）は別名「死の鉄路」とも呼ばれている。極東国際軍事裁判で検察側が提出した証拠によると、55,000人の連合軍捕虜が動員され、死者は16,000人にのぼっている。死者を12,339人と産出している研究者（吉川利治『泰緬鉄道』同文館）もいる。いずれにしても動員された捕虜の22～29%が死亡している。とくにヒントクなど難所の工事に投入されたFフォースのイギリス人捕虜の死者は、59.88%にのぼっている。「骸骨が靴を履いている」と形容されるほど、捕虜たちは痩せ細っていた。それでも彼らの労働力を必要とする箇所、鉄道隊は捕虜を動員した。タイ奥地、ビルマ国境近くで、架橋、路盤の建設、路線敷設を行った鉄道第5連隊の阿部宏小隊長によると、朝になると捕虜収容所の横に15人、20人とぼろきれにくるまれた捕虜の死体が放り出されていたという。それを乗り越えて捕虜たちは作業に駆り出された。「地獄」だったと語る小隊長もいた。

動員された捕虜一人一人は「銘々票」で管理されており、その死亡日時も死亡場所も記録されている。だが、タイ、ビルマ、マレー、インドネシアなどから集められたアジア人労働者の正確な動員数、死者数は現在も明らかではない。

連合国は戦後いち早く、「地獄」の泰緬鉄道で繰り広げられた戦争犯罪の調査に入った。阿部宏小隊長も戦犯となっている。最も多くの戦

犯を出したのが捕虜収容所である。捕虜収容所は国際法に則って、捕虜に食事、宿舎、医療などを施す責任を負っていた。しかし、死者数が物語るように、ビルマ側への兵員物資輸送ルートの確保を最優先した日本は、捕虜やアジア人労働者の犠牲を顧みなかった。「そんな余裕などはなかった」という。強行された建設のしわ寄せが捕虜やアジア人労働者に集中した。日本は捕虜の取扱に関する条約（ジュネーブ条約）の「準用」を約束していたが、それに則った処遇ができなかった。そればかりでなく、「人間らしい死に方」さえできずに、ジャングルの中で多くの捕虜が野垂れ死を強いられたのである。戦争中から、泰緬鉄道での捕虜虐待の情報をつかんでいた連合国は、日本に問い合わせや抗議をしている。

「ポツダム宣言」第10項（「我らの捕虜を虐待せるものを含むあらゆる日本の戦争犯罪はこれを厳しく裁く」）は、日本の戦争犯罪の中でも「捕虜虐待」を特記している。泰緬鉄道建設、アンボン島・フローレス島などでの飛行場建設、スマトラ縦断道路建設、日本国内の炭鉱などでの捕虜の労働、劣悪な収容所での処遇などの情報をつかんでいた連合国は、日本の捕虜虐待に激しい怒りを抱き、その責任を厳しく追及する意志を表明していた。なかでも泰緬鉄道は、日本の捕虜虐待を象徴するものとして、極東国際軍事裁判でもBC級戦犯裁判でも厳しく裁かれている。

かろうじて生き延びた捕虜たちは心身に刻まれた傷を背負って戦後を生きてきた。死者の想

いを背負い、後遺症に悩む捕虜たちの憎悪、憎しみに満ち満ちたまなざしの中で、戦後、泰緬鉄道が語られてきた。

本稿ではなぜ、これほどの捕虜虐待を生んだのか、鉄道建設の視点から検討する。泰緬鉄道の計画、建設、運用と鉄道の全体像をあきらかにし、その問題点を検討する。

泰緬鉄道は戦争中にたびたび攻撃を受けたにもかかわらず、敗戦まで運行したとされる。敗戦後はビルマ戦線の兵士の引き上げに使われていた。泰緬鉄道は何キロあり、何両の機関車が運用され、補修はどのように行われていたのか。水、燃料（石炭・薪）、機関車に欠かせない潤滑油などはどこで補給されていたのか。泰緬鉄道では、ジャングルの中を抜け、タイービルマ国境の三仏峠を越えて、1日3000トンの貨物輸送が計画されていた。鉄道の運用には、運転従事員（乗務員以外に駅での誘導をするスタッフなども含む）などの人的な側面での制約、機関車など運用面での制約、施設面での制約、路線設置のための地理的制約などがある。こうした問題をどのように処理し、日々運行を行っていたのか。

本稿では「泰緬連接鉄道要図」を中心資料として取り上げ、捕虜虐待を鉄道建設の制度的、構造的な視点から考える。

本稿の執筆にあたっては、元国鉄の機関車乗務員であり、鉄道の安全問題に取り組んできた奥田が中心となって鉄道資料の読解を行った。長年の実務経験に基づく、機関車および労働者の制約や安全運行のための必須事項についての知見が資料解説にいかされた。それを石橋・内海が文章化し、全体の調整を行った。

1. 新設鉄道としての泰緬鉄道

泰緬鉄道は新設の「軍用鉄道」である。その路線がどのように設定されたのか、施設計画がどのように決まっていたのかを検討する。鉄道建設の基礎知識検討のために、星川武編『図説 鉄道路線はこうして生まれる』（学習研究社）をもとに、現在行われている鉄道建設から鉄道営業開始までの過程を以下にまとめた。

現在の鉄道開通までの過程

1. ニーズの存在

例：既存の交通機関の輸送力不足・混雑・不便等

→ 交通政策審議会の答申

⇒ 問題解決のために鉄道が選ばれる

※新しい鉄道の検討へ

2. 基本方針の決定

交通の現状調査の実施

→ 様々な角度から検討会議で、必要性、需要、適したシステムの選定、基準規格の判断、事業性、優先度を分析

⇒ 新しい路線が必要と判断

※新しい鉄道の具体的な検討へ

3. ルート概要決定

ルート案をまとめる

：事業性、概算事業費、輸送需要、運行計画、社会経済効果、都市計画との整合など様々な要因を検討し、ルート案を複数まとめる

→ 比較検討し、ルート案を決定

⇒ ルート上に具体的な概要を決定

：駅や車両基地の位置、他路線との接続等

4. 事業化決定

事業主体・運営会社・路線・資金の決定

：関係機関で検討し決定

→ 事業主体は国土交通省に事業化を申請

⇒ 国土交通省から許認可を得る

※現在の日本の鉄道の場合、鉄道事業法、軌道法、全国新幹線鉄道整備法のいずれかに基づいて、鉄道事業の許可等を得ることになっている

5. 地質調査・測量

計画ルート付近の地質や地盤などを調査する

→ 測量・ボーリング調査など

※地質等によってはルート変更の可能性

6. 関係者や沿線住民との協議

①設計協議

：地質調査などの状況を踏まえて正確なルートを確認する。

その上で構造物の種類などを決め、その扱いについて関係者と調整

②環境アセスメント

：建設による環境影響調査を実施、予測や評価について公聴会などで報告する

③都市計画決定

：沿線の都市計画上の手続きを行う

④沿線への悪影響や問題への対応

：鉄道敷設の都市計画上の問題、振動・騒音等の沿線への悪影響を調査し、対策を施す

7. 工事前の準備

①構造物設計

：橋梁、トンネルなどの設計を行う

②工事の施工認可等を受ける（国土交通省）

③工事説明会

：具体的な工事の進め方などを現場付近の住民に説明する

8. 用地境界の表示と買収

用地巾杭建植

：用地境界の表示、買収面積の算出のために用地巾杭を打つ

用地協議：該当地権者と用地買収の交渉をする

9. 土木工事の実施

例：橋梁建設、トンネル掘削、起工式、鉄筋組み立て、土砂運搬、整地、コンクリート打ち込み、路盤完成

10. 軌道工事

レール敷設：できあがった路盤上に軌道を敷設
レール締結式：路線のレールがつながる

11. 設備工事

①建築工事：駅舎・変電所等の建物

②機械工事

エスカレーター、エレベーター、空調、地下駅の送風機、券売機、自動改札機など

12. 電気工事

例：架線、信号機、指令システム、通信ケーブル等の設置

13. 開業準備

国土交通省による開業に関する監査、検査の実施

例：試運転、運転士訓練、車両搬入、駅の仕上げ、職員の訓練

14. 開業

一番列車出発、開業式

泰緬鉄道の場合、細かな点では異なるが、大項目はほとんど変わらない。

最初に軍用鉄道としてのニーズ・必要性である。ビルマ戦線への補給手段としては、海路も検討された。マレー半島を回り、インド洋へ抜

ける。しかし、そのためには、輸送用の船舶の確保に加え、制海権が盤石である必要がある。トラックが多くあれば、同じ陸路でも道路を造る可能性もあるが、多くの物資を運ぶためには大量のトラックの確保が必要になる。そうした案よりも、大量の補給を確実に実現するものとして鉄道建設が選択されたと言えよう。

続いて、大本営からの建設準備および建設命令を受けて、鉄道連隊が調査を実施し、基本計画の決定が行われる。この建設命令が、国内での鉄道建設の許認可に相当する。

計画を立てるうえで基本となるのは、作戦で想定される物資量である。物資量は作戦に投入予定の戦力と、その規模の戦力が作戦行動した際の具体的なデータ等から算出できる。

物資量に加え、その物資を一定の期間内に輸送する場合、1日にどれだけの物資輸送量が必要かを算出できる。その物資輸送量を、貨車の一編成での最大輸送量（これは、機関車の牽引力とも関係するが）で割ると、1日に何編成が運行されればいいのか導き出される。

「一編成の積載量×運行本数＝想定される輸送量」という式が成り立つ。この運行本数を前提に、作戦時期や工事量についても考慮して、計画を確定していく。

加えて、貨物は旅客輸送に比べ列車が重くなる。それに耐える強度が線路になければならない。重さは線路の摩耗を早めるので、開通後のメンテナンスとも関わってくる。

この時にもう一つ重要なのが、列車の速度である。高速になるほどカーブを緩やかに設定しなければ、曲がり切れず脱線してしまう。ジャングルを通る泰緬鉄道では、地形に合わせて路線を設置すると、より多くの工事量となる。一方、速度を下げると、カーブ半径は小さくなり、工事量が減る。チョンカイの切通しなどがその例である。

泰緬鉄道は、国内の鉄道における丙線に準じる仕様で計画されている。国内では高原を走る路線として知られる小海線が同じ丙線仕様である。具体的には、最小曲半径が200メートル、制限勾配は20/1000（但し特種区間以外は10/1000以下）とされた（なお、1943年（昭和18）2月に大本営の工期短縮命令を受けて25/1000まで緩和）。

広池俊雄『泰緬鉄道 戦場に残る橋』に掲載されている「泰緬連接鉄道建設計画（抄）」（昭和17年8月、南方軍鉄道隊）によると、1日に12個列車を通す計画で、1列車は10トン積みの貨車35両から成り、1日の輸送定量は3000トンとされた（これも大本営の工期短縮命令を受けて、10個列車、15両編成、1日1000トンに下げられた）。

駐車場の有効長（ゆうこうちょう・側線などに求められる長さ）は300メートルで、それを元に駅の設計が行われる。列車速度は時速25キロ以上、蒸気機関車を動かすうえで不可欠な、水や薪、要員交代を行う補給設備のある駐車場の間隔は平地部では約50キロ、勾配区間では約30キロとされた。泰緬鉄道は単線仕様で、軌間は国内の狭軌、広軌とは異なり1メートルであった。

次にルート概要の決定に移る。航空写真や地図などの検討を元に、諸要件を加え、ルート案を複数作成する。その上で、現状及び工事計画、確実な輸送の実現性などを検討し、ルート概要が決定される。なお、泰緬鉄道建設に関しては5つのルート案が検討されている。

続いて、地質調査となるが、泰緬鉄道ではルートを実踏調査、測量しながら、建設にあつての条件を確認した。

全線の測量が終了する前に、測量が終了した場所から建設工事を始めている。これは、通常の鉄道建設と大きく異なる点である。

沿線への対応では、泰緬鉄道における関係国・関係者との協議ということになる。計画を元に、関係国と折衝し、協力を取り付けることになる。例えば労務者募集への協力依頼などが該当する。

続いて、工事前の準備作業として、橋梁などの構造物設計に基づき、建設従事者（労務者）の募集・捕虜の移動等を行う。

用地確保は、どのようになされたか、鉄道隊の資料には言及されていないが、タイの協力を得て行われた。そして、実際の土木工事となる。

土木工事は鉄道連隊の設計に基づき、鉄道連隊の指揮の下、捕虜と労務者により行われた。極力、工事を最小限にすべく、路線設計されたと考えられるが、それでも岩石の一部を削る切通しの工事等が必要となった。

なお、建設計画に関わった、広池俊雄によれ

ば、英米の言う犬釘1本に人一人が犠牲になったとするのは誤りだが、レール1本の長さで人一人が犠牲になった計算になるという。レール1本の長さは10メートルが基本なので、枕木の間隔とレール1本では差はあるにしても膨大な犠牲が出たのである。

土木工事を経て、線路を敷くことができるようになると、軌道工事に移る。通常の場合と違い、レールと枕木の下に敷くバラストがない状態で、レールを積んだ貨車を先端部に持ってくる。そこからレールを前面に投げ出し、バラストなしに軌道敷設を行う。その後バラストを入れる。こうしてビルマ側、タイ側から工事を進めていき、レールがつながるタイミングで、レール締結式を行った（1943年10月20日）。この時も、機関車1両だけで、試走が行われたようである。

並行して行われるのが設備工事である。駅舎の建築工事や機械工事、さらに、信号通信関係の電気工事も必要となる。これで列車運行上の設備が整う。後述するタブレットによる保安設備には、連絡用の電話の開通が不可欠であり、そうした工事が該当する。

これらの工事の仕上げとして、開業準備がある。試運転を実施し、軍事的な必要事項を満たすことを確認する。

泰緬鉄道は、日本国内で運行されていたC56蒸気機関車を、移送して使うことにした。その国内からの移送や運用のための各種改修を行っている。国内での石炭とは異なり、燃料は主に薪を使うため、ボイラー火室を改造し、炭水車には柵を設置した。また、連結器を現地仕様に変更することなどが主要な変更点である。

そして、開業時に出発式が行われる。

運用のための保安設備として、タブレットを使用した閉塞方式がとられた。これは国鉄では通票閉塞式と呼ばれている。最も基本的な安全装置である。駅にある進出方向の信号を出発信号、進入方向にある信号を場内信号という。駅区間とは出発信号と場内信号の内側をいう。閉塞とは、1区間1列車とすることをいう。その列車にタブレットを持たせる。タブレットは主に3種類が使われ、中心部が丸、三角、四角になっている。区間ごとに順番にこれが決められており、間違っポイント操作が行われ、事故

が起こらないようにしてある。特に問題となるのが正面衝突であり、それを避けることを最優先にしたシステムである。

また、通票式の場合には、連絡確認のための専用電話の設置が必要である。これにより、列車の進行を次の駅に知らせるなど、事故を回避し、運行をより計画通り確実なものとする。

もし、複数の列車を同一方向に通す場合、駅の待避線に先行列車を入れ、最後の列車がタブレットを持つことで閉塞が保たれ、次の区に安全に進むことができる。南方軍鉄道部の輸送計画を実施するには、あらかじめ側線を設計し、列車の有効長を考慮しつつ、側線を何本設置するかが重要になる。運行との関係で鉄道の施設が配置されるのは通常の鉄道でも同様である。

しかし、泰緬鉄道など軍用鉄道の場合、戦況や作戦によっては、多くの人員や弾薬等の補充物資を短期間で運ぶ必要がある。そうした戦略的な要求に応えつつ、資材をできる限り節約した施設設計をすることが、最初の大きな問題になる。

線路の鉄材は、占領したビルマ国内の複線区間を単線化するなどして、現地で調達している。現在の鉄道新設ではありえない事であり、占領地における物資不足を象徴するともいえよう。

基本的なことで問題となるのは、ブレーキの違いである。現地は真空式を採用していたが、日本では貫通式であった。貫通式の場合、減圧することで、全車両に連動してブレーキをかけることができる。C56は真空式に対応できないため、機関車のブレーキのかけ方や運転の仕方が重要になってくる。蒸気機関車のみに働く単ブレーキだけでは、荷物を積んで重くなった貨車を正確に止めることはできない。

また、泰緬鉄道特有の事情としては、完成時期の指定がある。前出の「泰緬連接鉄道建設計画(抄)」によると、完成時期は「概ね昭和十八年末日トス」と書かれている。この資料が南方軍鉄道隊によって作成されたのが、1942年(昭和17)8月とあるので、この段階では1年余りでの完成を計画していたことになる。

その建設時期及び、戦場での鉄道建設という特殊性もあり、通常の鉄道建設とは異なり、多くの捕虜及び労務者が集められた。後に建設時

期が繰り上げられたこともあり、また雨季のジャングル、急造の道路は未舗装でトラック輸送は不可能など、インフラが全く不十分だった中で熱帯林を切り開いての工事は、労働環境としては劣悪であった。国内の鉄道でも、難工事や難所と呼ばれる場所はあるが、泰緬鉄道建設の困難は桁違いである。

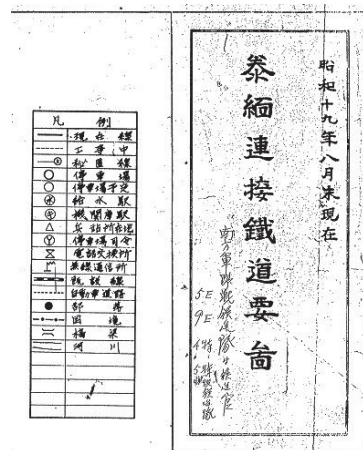
泰緬鉄道の建設計画は、大枠としては現在の国内の鉄道新設と似た過程を経て展開するが、施設面、軍用鉄道としての特殊性があり、何よりも建設の条件を無視あるいは軽視した建設命令の遂行が現場に押し付けられた。

2. 「泰緬連接鉄道要図」を読む

本節では、前節の基本計画や前提の下で敷設された泰緬鉄道を、路線図および鉄道施設に注目しながら読み解いていく。この資料は関連研究で泰緬鉄道の路線図としてしばしば取り上げられている。例えば、内海『日本軍の捕虜政策』(青木書店)や、アジア歴史資料センターでも、資料ID「C14060508800」として公開されている。(図1)

これまで、この「要図」は泰緬鉄道のルートを示す資料として主に活用されてきた。沿線図の部分は凡例と対応し、その駅ごとの設備などが記号で記されている。

図1 昭和19年8月末現在 泰緬連接鉄道要図



(アジア歴史資料センター、資料ID「C14060508800」)

今回、便宜的に「駅」と称しているが泰緬鉄道は旅客用ではないので、プラットホームや駅

舎は基本的には必要としない。泰緬鉄道の駅とは、側線や待避線、留置線のある場所、つまり線路が複数ある場所であり、設備としては信号取扱設備やポイントを操作する場所があるに過ぎない。しかし、運用のためには各駅に人員を配置し、専用電話で連絡を取りながら、列車を送り出していく。

蒸気機関車の運用にはいくつかの制約がある。1つは乗務員（運転士等）の要員数、技術力の問題である。人間は労働条件の制限なしでは使えない。一定時間または区間ごとに対応要員を置かないと、計画運用できない。

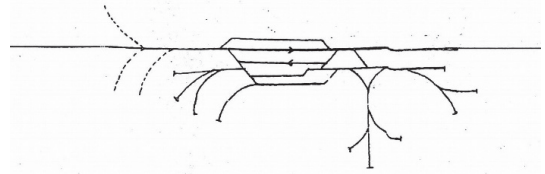
そして、機関車の問題もある。燃料がなくなれば、運転はできない。蒸気機関車は、燃料を燃やし、水を蒸気に変え、ピストンで動輪を動かして走る。一定区間ごとに燃料と水を補給しなければ、運転を継続できない。

そのため、給水設備を備えた駅（凡例では給水駅）が一定区間ごとに必要になる。それが置かれていたのが、ノンブラドック、バンボンマイ、タールアノイ、カンチャナブリ、ワンボウ、ワンヤイ、ターサオ、タンビ、キンサイヨーク、クイイエ、ヒンダート、ブランカリ、[駅名不詳]、ターマジョー、タムロンパート、クリアンクライ、コンコイター、ニーケ、ソクライ、キャンドウ、アパロン、アナクイン、レポウ、ウエガレ、新タンビザヤ、タンビザヤの26か所。連絡線部分では、カロウト、ムドン、パウ、モールメンの4か所である。

機関車を運転するには、上り下りで向きを変える必要がある。通常は、転車台という設備を使う。しかし、そのためには大掛かりな工事が必要となる。そこで、泰緬鉄道にはアルファベットの「Y」のような、松葉線と呼ばれる線路が設けられ、三角廻りで方向が変えられるようになっている。その設備は、ルツケー、ワンボン（図2）、ニーケ、チャンガラヤ、アパロン、アナクイン、新タンビザヤに設けられている。

また、蒸気機関車は点検等が必要で、車輪周りの点検や注油、給水、燃料補給、代替機関車の留置、保火（ほか）と言って機関車の火種を絶やさないことも重要になる。それに対応する機関庫がある駅を凡例では機関庫駅と表記している。機関庫駅は、バンボンマイ、カンチャナブリ、ブランカリ、アパロン、アナクイン、

図2 ワンボン



右下に方向転換のための松葉線がある

新タンビザヤの6か所で、タンビザヤも機関庫駅の可能性がある。

貨物の計画運行のために、一定区間ごとに運転司令を置き、その指示の下に運用を統括する。これにより、行き違いや追い越しなどの指示が可能になる。その停車場司令がいた駅は、ノンブラドック、カンチャナブリ、ワンボン、コンコイター、ニーケ、アパロン、アナクイン、タンビザヤ、パケ、モールメンの10か所である。

配線図の脇に部分ごとに書かれている線名に注目してみたい。これは、駅構内の線路の配置を図示したものである。この重要性は、それを読み解く事により泰緬鉄道が、軍用鉄道としての要求に沿うだけの輸送力があつたのか、またそれをどのように可能にしていたのかがわかるからである。

また、泰緬鉄道は敗戦時まで運用が続けられていた。つまり、毎日列車が走っていたという事になる。それでどのような設備がどう配置されて可能になっていたのかを知ることができる。

まず、駅の数だが、通常はノンブラドック（図3）からタンビザヤまでの65駅とされてきた。

しかし、カンチャナブリ駅のタイ寄りにカンチャナブリ工場という線路図が描かれている（図4）。

こうした大規模な工場には、駅と同様の監督者が必要であり、そうでなければ安全が保たれない。鉄道の運用上、駅にカウントすべき施設であることから、この工場駅を加えると、駅は66駅ということになる。

カンチャナブリ工場は、列車組成、つまり工事列車の組成場所として、また動力車、車両、貨車の留置、修理、組立等に使われていたと推定される。

駅それぞれに運用の必要要員が配置され、多くの人々が運用に関わっていたことになる。

図3 ノンプラドック

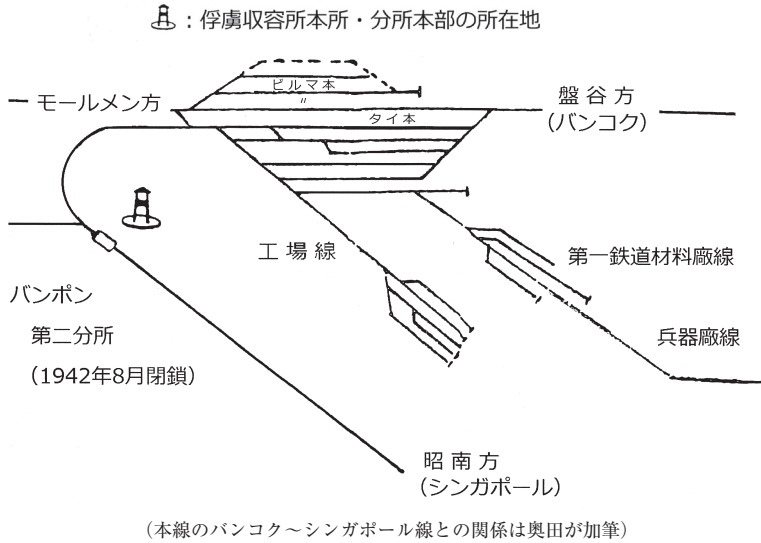
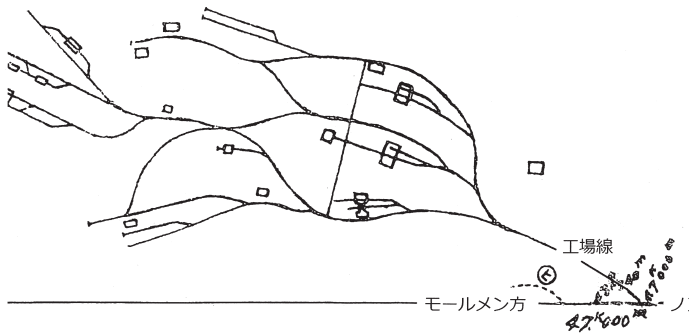


図4 カンチャナブリ工場



更に砂利線や水利線など、建設や運行に関わる資材を入手するための線も描かれている。水利線は、給水設備がある場所と思われる、ニーケの1か所だけにある。

砂利線は、カンチャナブリ、カオボン～ワンラン間、バンカオ～ターキレン間、ターサオ、ニーケ、アパロン、[駅名不詳]の7か所があり、線路の下に敷く砕岩（バラスまたはバラスト）を調達していた場所と思われる。

さらに、部隊専用の留置線と思われる、兵器廠線、材料廠線、自動車廠線、貨物廠線が描かれていることも確認できる。関連して、終着駅のモールメンにはイ～への埠頭があるが、イ、ロ、ハ、ニの4つの埠頭まで線路が伸びていることも記されている（図5）。

また、軍用鉄道としての特色ともいえる、空襲時の退避のための秘匿線が線路図に描かれて

いる。凡例通りの記号がある場所は、工事中も含め、24か所、26本ある。それ以外にも行き止まりの留置線のようなものの一部も秘匿線である可能性がある。秘匿線は機関車のみを退避させるもので、貨車は現場に放置し、乗員は付近に待避するという。こうした運用中の具体的な事例は、今後の課題として、稿を改め、証言から紹介していきたい。

泰緬鉄道の目的は、ビルマ戦線への物資輸送である。その目的地へ、速やかに貨物列車を到着させるためには、1両の機関車に補給を繰り返して走らせるより、区間ごとに機関車を待機させ、燃料が切れる前に機関車や人員、場合によっては両方を交換する方が効率が良いことになる。このように駅伝のように進んでいくか、給水等の時間を織り込んで運行するか、また運行が終わった機関車を次はどのように動かして次の運用につかせるかなどの計画が必要である。

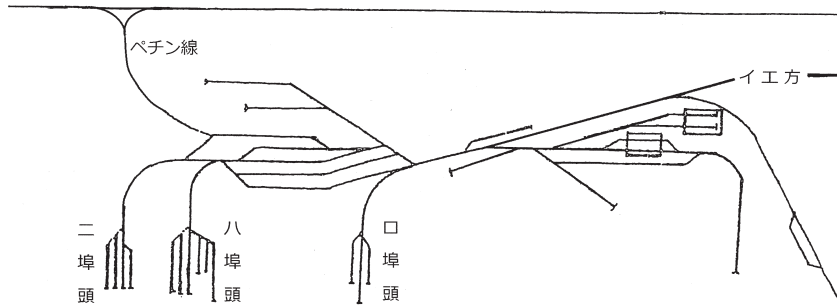
鉄道の設備は、できるだけ多様な運用パターンを可能にするように設置する必要がある。側線や待避線、給水駅、機関庫駅などが多く存在することは、どの設備を使うかの選択ができることを意味し、泰緬鉄道の鉄道としての完成度が高かった証左でもある。

それは同時に、短い工期と重なることで、膨大な工事量をもたらすことになり、過酷な労働と多くの犠牲者が出ることを前提としていた。しかし、その点が一顧だにされなかったのは、期間内に要求を満たす性能の鉄道を、現地の資材をやりくりして開通させ、その軍事上の要求を最優先にしていたからである。

このように泰緬鉄道の設備は充実しており、幾多の回想記で鉄道連隊関係者が誇った意味もそこにある。

しかし、軍用鉄道として様々な運用に対応す

図5 モールメン



べく設けられた設備と工事の制約の多さが、工事量の膨大化や危険度を増す結果にもつながった。さらに、作戦との関係で完成が急がれたことにより、過酷な労働しか選択肢がなくなり、安全性の確保や労務管理はなおざりになり、多くの犠牲者を生むことになったことも明らかである。

おわりに

本稿では、従来捕虜問題を中心に検討されてきた泰緬鉄道について、新設鉄道としての要求による制約、運用に関する制約を整理し、鉄道運用の側面に注目して、「泰緬連接鉄道要図」を分析した。

泰緬鉄道は、単線の軍用鉄道である。しかし、単純に一对の線路が伸びていれば、そこを貨物列車が走って事足りるというものではない。

軍の作戦を前提としたニーズを満たす運用のためには、様々な設備が必要であり、「泰緬連接鉄道要図」からは、そのために多くの設備が設けられていたことが確認できた。

その技術的なレベルの高さは、日本陸軍の鉄道連隊の力量を示すものであり、映画『戦場にかける橋』で描かれたような、捕虜の設計に拠らなければ橋が架けられないような状況は、フィクションに過ぎない。

一方で、短期間で鉄道を敷設し、開通させるのみならず、そうした多くの設備も設けることは、集中的に膨大な作業量を要求することになる。その作業量にみあった安全管理の軽視、劣悪な衛生環境、食料と医薬品の不足、労働者の安全や健康の軽視などにより、多くの犠牲者を出すことになるという必然性も読み取ることができた。

残された課題として、建設にあたった元鉄道連

隊の回想や証言から、工事や運用の実態を明らかにすることが必要だ。それについては、今後も検討し、稿を改めて論じたい。

【付記】

オーストラリアの元捕虜ヘンリー・フレデリック・リーチは捕虜作業隊としてヒントクで機関車に必要な木を切っていた時に日本の降伏を知ったという。泰緬線が敗戦時にも動いていた事が確認された。(2017年1月26日「オーストラリア元捕虜・家族・研究者との交流会」)