

泰緬鉄道への巡礼 Pilgrimages to the Thailand-Burma Railway

デイビット モートン
David C. Moreton

During World War II, approximately 60,000 Allied prisoners of war and 200,000 Asian labourers were forced by the Japanese Army to build a 415 kilometer railway between Thailand and Burma so that Japanese troupes and materials could be sent to the Burma front faster than by sea. Despite initial estimates stating that such a project would take five years, it was completed in just over a year. However, the cost in human lives was high. Some believe that around 20% of the Allied prisoners and 50% of the Asian labourers died in its construction.

Most people have heard about this railway from the 1957 movie, *The Bridge on the River Kwai*, based on an Allied prisoner-of-war's wartime diary, however, various aspects were changed from fact to fiction to make the movie appealing to the audience. After World War II and more so after this movie came out, many people from around the world made their way to Thailand and Burma to see what was left of the railway and to learn what had happened. While most visitors come as tourists with little interest in the history and truth of the railway, some – mostly those who had a relative work and/or die building this railway – come on a “pilgrimage” to learn the truth about the construction of the railway and of what sort of life that relative lived while as a prisoner of war.

Until now, the topic of making a pilgrimage to the Thailand-Burma Railway has not been examined and in this case, this topic has a special meaning for the author because his British grandfather was one of the Allied prisoners who helped to build the railway. In late March, 2009 after publishing the secret wartime diaries of his grandfather, the author participated in a personalized pilgrimage, arranged by the staff of the Thailand-Burma Railway Centre, in order to learn about the railway and to visit the sites that his grandfather had worked at during the war.

In this paper, the following topics will be covered: 1. What is the Thailand-Burma railway?, 2. Museums related to the railway, 3. Pilgrimages conducted by the Thailand-Burma Railway Centre, 4. Albert Moreton and the railway, 5. The author's pilgrimage, and 6. Japanese and the railway. As a result, it will be evident that despite its religious connotations the word “pilgrimage” is the most appropriate term to describe those who come to see the Thailand-Burma railway through organized “railway pilgrimages.”

はじめに

戦争や争いがあった場所、または人が亡くなった場所を巡るときによく「巡礼」という用語が使われる。例えば、戦場巡礼 (war pilgrimage)、戦跡巡礼(battlefield pilgrimage)、戦争墓巡礼(war grave pilgrimage)や慰霊碑巡礼(memorial monument pilgrimage)がある。世界中にこのような「巡礼」が多数存在する。その中で今まで取り上げられていない巡礼の一つが、第二次世界大戦中にタイとビルマを繋ぐ 415 キロの「泰緬鉄道 (たいめんてつどう)」についての巡礼である。「泰緬鉄道」では 6 万人の連合軍捕虜や 20 万人のアジア人が強制的に建設作業に従事させられ、その過程で連合軍捕虜の 20%、アジア人労務者の 50%が亡くなっている。元捕虜や彼らの親戚は亡くなった人の供養のため、また泰緬鉄

道の真実を知るためにこの地を訪れる。

ここでは、「巡礼」と「ツーリズム」の関連や「聖地」の意味を説明するのではなく、ⁱ「泰緬鉄道への巡礼」に焦点を当てその実態について考察したい。以下、泰緬鉄道の歴史、泰緬鉄道に関する博物館や資料館、ある博物館が企画している「鉄道巡礼」、筆者自身の「鉄道巡礼」体験や日本人の「泰緬鉄道巡礼」について取り上げることにする。

1. 泰緬鉄道とは

「泰緬鉄道」と言えば、多くの人のイメージは「戦場にかける橋」(1957年)という映画だ。ⁱⁱ 映画の話は元捕虜の日記に基づいて作られたが、事実とまったく違う所もある。歴史から見ると、1942年2月にシンガポールが降伏し、10万人の連合軍兵士が捕虜となった。日本軍はこの鉄道を作るために現地のアジア人(労務者)を使う予定であったが、連合軍捕虜も従事させることになった。同年6月に仮建設命令が出され、11月に正式決定され本格工事が始まった。10月末からの2週間の間、多くの連合軍捕虜は汽車で4日間をかけてシンガポールからバーンポーンまで移動させられた。建設はタイとビルマから同時に始まり、最初の計画では1943年末に完成するはずであったが、インパール作戦の開始などに向けて8月に工事短縮が求められ、結局1943年10月に開通した。しかし、その後、たびたび連合軍の空襲により破壊され修理が必要となった。戦後は連合軍によって一部を残し撤去された。線路は現在、タイ側のカンチャナブリからターサオまでしか残っていない。(参照：9頁)



2. 泰緬博物館

泰緬鉄道の歴史を知りたい人のために4つの博物館や資料館が鉄道の近くに存在する。その内3つはカンチャナブリー市にあり、残りの1つはカンチャナブリー市から150キロぐらい離れた場所にある。

カンチャナブリー市内にある1つは、クワイ河鉄橋のすぐ横にある1993年に設立された第二次世界大戦博物館(World War II Museum)であって、様々な物が展示されている。もう1つは1977年に設立されたJEATH戦争博物館(JEATH War Museum)である。ⁱⁱⁱ それはクワイ河の寺院の敷地内にあり、僧によって管理されている。建物は当時の収容所を再現した形になっており、捕虜が描いたスケッチや写真等が展示されている。

一番新しいのはタイランド・ビルマ鉄道センター(Thailand-Burma Railway Centre)である。(参照：右図) この二階建ての施設はカンチャナブリー駅近くの連合軍墓地横にあり、2003年に新設された。ここはオーストラリア人のロッド・ビーディー(Rod Beattie)氏の自費によって建てられ、経営されている。ビーディー氏は約20年間に泰緬鉄道の現地調査を徹底的に行い、世界中で泰緬鉄道について一番詳しい人物である。副館長のテリ



ー・マンタン(Terry Manttan)氏や数人のタイ人スタッフがそこで働いている。

カンチャナブリー市から離れている博物館はヘルファイアー・パス・メモリアル博物館 (Hell Fire Pass Memorial)である。ここは、1987年に記念碑が建てられ、1998年にオーストラリアとタイの商工会議所によって設立された博物館である。^{iv} 新聞報道によると、1年間に9万人の訪問者があり、その内8000人がオーストラリア人であり、この鉄道は戦争のことを思い出したいオーストラリア人のために巡礼地となった。^v

ここでは、毎年4月26日に戦没者追悼記念イベントが行われている。また、オーストラリアにあるグループは、年2回の「巡礼ータイへの旅行」というツアーを企画している。1つは約20年間実施している4月のアンザックデー・ツアー (Anzac Day tour)、そして、もう1つは2001年から実施している11月の英霊記念ツアー (Remembrance Day tour) である。^{vi} 2010年11月のツアーは11月6日ー11日の間に実施された。参加者は様々な収容所の跡地、戦争墓地、JEATH博物館、「戦場にかかる」橋、TBRC博物館を訪れて、11日にヘルファイアー・パス・メモリアル博物館で戦没者追悼記念イベントに参加して、タイとビルマの国境まで行ってから、カンチャナブリーに戻り、そしてバンコクで一泊して、オーストラリアに帰国するというコースである。

3. 泰緬鉄道巡礼

タイランド・ビルマ鉄道センター (TBRC) のホームページには、次の項目が掲載されている。Visitor Information (ビジター情報), Our Mission (私たちの目的), Brief History (簡単な歴史), Centre Facilities (センター施設), Research Work (研究プロジェクト), Community Projects(地域プロジェクト), and Railway Pilgrimages (鉄道巡礼) ^{vii}。ここでは、「私たちの目的」や「(泰緬) 鉄道巡礼」について取り上げたい。副館長のマンタン氏に TBRC の目的についてインタビューを実施した。

「この地にいた戦争捕虜たちの家族にとって、ここへ来て、ここでの暮らしがどんなであったかをもっと知る必要があると言えるでしょう。その場所へ足を踏み入れ、自分たちの父や叔父または祖父(さらに今では曾祖父の場合もあるだろう)がいた場所に実際に立ってみると、きっと言葉では言い表せない深い感情がこみ上げてくることでしょう。私たちの目的は、彼ら(捕虜の子孫たち)に事実を伝えること、そして、ここを訪れるのを手助けし、このような大規模事業に関わった作業の過程でどんなことがあったのかを理解してもらうことです。何が彼ら(捕虜たち)の人生を変え、彼らの人間性を形成したかをより深く知ってもらうために。同時にまた、私たちは、これは全く違う文化を持つ者同士が戦争をした時に起こったことだという事実を説明する機会でもあります。そうすることによって、文化的背景を知れば、単に“虐待”としか思えないようないろいろなことに対しても、もっと公平な目で見ることができるのです。」^{viii}

「(泰緬) 鉄道巡礼」については「家族の要望、興味や都合に応じた(鉄道) 巡礼を企画する」とホームページに記載されている。現在どれだけの頻度で「鉄道巡礼」が行われているかをマンタン氏に尋ねると、彼は「多い時は毎週3ー4回の鉄道巡礼を実施していますが、平均にすると、毎週1回ぐらいになる」と答えた。

一般的に「巡礼」とは「宗教的な聖地への旅」という意味がある。そこで、私はマンタン氏に「どう

して、Tours（ツアー）や Visits(ビジット)ではなく Pilgrimage（巡礼）という用語を使うのか理由を説明してください」と尋ねると、彼は次のようにを答えた。

「Tours（ツアー）には観光客が楽しみながらするものという意味があり、Visits(ビジット)には一般的な関心を持ちながらその地を見る意味がある。私たちに連絡をとって泰緬鉄道を見たい人々は深い個人的な繋がり（例えば、ある親戚が鉄道で働いて、苦しんだ等）があり、「泰緬鉄道巡礼」に参加する人たちは宗教的な巡礼に参加したかのように人生が変わる。したがって、Pilgrimage（巡礼）という用語が一番適切な言葉だと思う。参加した人は皆、鉄道巡礼は自分の人生に大きな影響を与えた絶対忘れられない経験だと言う。」 ix

また、マンタン氏はある本で見た引用が TBRC に頼んで泰緬鉄道を訪れる人々の気持ちに当てはまると言う。それは、「巡礼はただの休暇ではない。それは人生を変える旅であって、その間に重大な変化が起こる。新しい洞察が与えられ、もっと深い理解力が得られる。心にある古い所や新しい所を訪れ、巡礼後には人生を違った目で見えるようになる。以前とは違った人間になる。」 x

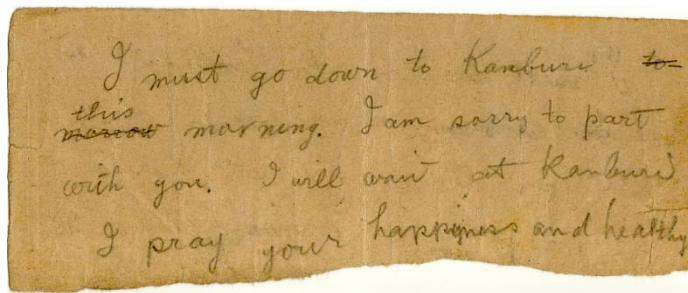
第二次世界大戦中、イギリス兵である祖父が捕虜として泰緬鉄道で働かされたので、筆者は当時の事実を知りたかったし、祖父がいた場所を訪れたかったため、TBRC に依頼して 2009 年の 3 月に「鉄道巡礼」に参加し、マンタン氏の言葉通りの経験を試みた。

4. アルバート・モートンと泰緬鉄道

筆者が 14 歳の時に祖父のアルバート・モートン(右図) が亡くなったために、彼が生きている間に一度も戦争体験を聞くことはなかった。祖父は、父や叔父にも戦争について語らなかったが、彼らから祖父が戦争中、密かに日記を書いていたと聞いたことがあった。祖父の死後、約 20 年が経過した時に叔父が祖父の 3 冊の戦争日記を私に譲ってくれた。その後、筆者は数年間をかけて、細かい字でびっしり書いてある日記の内容をコンピュータに書き写す作業を行った。祖父のことは生前、あまり知ることができなかったが、この作業によって初めて彼の性格や考えなどを知ることができた。日記を読んで一番驚いたのは、日本兵への不満よりも仲間のイギリス兵への不満が多かったことである。時には優しい日本兵について語っていた。例えば、1943 年 12 月 19 日には「若い士官が一八日にカンブリへ出発した。そして出掛け際に私にタバコ一箱と走り書きをした紙切れを渡した。そこには『私は今日カンブリに行かねばなりません。あなたと別れるのは残念です。カンブリでお待ちしています。あなたの健康とご多幸をお祈りします。』と書いてあった。私は仲間にそれを見せた。彼の行動はとても礼儀正しいと我々皆の意見が一致した。」と記されている。祖父は戦中や戦後その英語で書いてある紙切れを大事に保存していた。(参照：5 項)



抑留されていた 3 年半の間、祖父がどうやってその 3 冊の日記や 1 冊のスケッチブックを隠し持っていたのかは謎である。当時、日記を持つことは禁じられていたので、危険を感じながら日記を書き続けていたはずだ。そして、彼は戦後それをイギリスに持ち帰った。しかし、残念ながら 1942 年 2 月から 10 月の



間の日記がない。現存する日記は、彼が 1942 年 11 月 4 日に汽車に乗りシンガポールからタイまで行った時から始まる。1945 年 8 月 15 日の日記には次のように記されている。「戦争が終結しアメリカと日本が和解したと聞いた。神に感謝だ。全てが終わった。これで待ちに待ったイギリスへ帰ることができる」。戦争が終わったが、彼の健康状態があまりよくなかったために、タイやインドの病院で療養してから船でイギリスに帰国した。1945 年 12 月 29 日の日記には次のように記されている。「無事に帰国できたこと、そして愛する者たちが無事でいてくれたことを神に感謝する。」

5. 私の泰緬鉄道への巡礼

祖父の日本語版の戦争日記²⁴を出版した記念旅行として、筆者は翻訳チームの二人の日本人と 2009 年 3 月 22 日から 26 日まで「(泰緬) 鉄道巡礼」に参加した。3 日間、TBRC のビーディー氏やマンタン氏は私たちを祖父がいた場所に案内してくれて、当時の現状などを説明してくれた。筆者は鉄道についての事実を知ることができ、当時の様子等を理解するができた。23 日の朝、私たちは 3 時間の間、汽車でバンコクからカンチャナブリーまで行ったのだが、車両の古さや線路の状態の悪さに驚いた。TBRC の施設で、ビーディー氏やマンタン氏と会い、午後からマンタン氏は車でカンチャナブリーにある収容所の跡地、JEATH 博物館、連合軍墓地、チョンカイの切通し、「戦場にかける」橋を案内してくれた。翌朝、ビーディー氏は私たちをホテルに迎えに来て、2 日間、彼が車で鉄道の様々な所に案内してくれた。例えば、ワンラン、ターキレン、ワンポー、プーカイ、ヒンダート (ヘルファイアー・パス・メモリアル)、キンサイヨークやカンチャナブリーから約 250 キロから離れているタイとビルマの国境にあるスリ・パゴダ・パスなど。(参照：9 項)

祖父の戦争日記を読みながら、彼が戦時中、その場所で何をしたのか、どういう生活を送ったのかを知ることができた。この体験は筆者にとって強いインパクトがあった。しかし、マンタン氏やビーディー氏がいなかったら、きっとその場所の意味がわからなかっただろう。彼らの長い研究の成果が、「泰緬鉄道巡礼」に参加する人のために、当時の真実や事実を、最も正確に伝えていることに感謝している。彼らは巡礼の先達のような役割をしている。

この「鉄道巡礼」によって、私は現在の状況を知ることが出来たが、驚いたことにタイ政府は泰緬鉄道にまったく関心を持っていない。例えば、現在も使われている線路や枕木は所々戦争中のままである。そして線路が残ってない所は一般道路や畑になったり、途中でダムを造ったので数十キロが水の下になってしまっている。



昔、線路や駅があった場所



ダム（鉄道は水の下）



現在、残っている部分

6. 日本人と泰緬鉄道

連合軍の元捕虜や子孫にとって、この泰緬鉄道は「聖地」であり、ここに「巡礼」をしたいと思う人は多い。日本人（元日本兵や一般の人）の場合はどうか。1万5千人の日本人や韓国人兵が鉄道作業や収容所の管理などに働いた。そして、その内の7%（約1,000人）がそこで亡くなった。日本人の遺骨は本国に持ち帰られているのでタイに墓地は存在しないが、カンチャナブリーには慰霊碑が存在する。それはクワイ河鉄橋の近くにあり、建立鉄道工事の死者のための慰霊碑である。その入り口にはタイ語、日本語、英語の説明文に次のように記されている。「この慰霊碑は 第二次大戦中、泰緬鉄道建設に従事し亡くなられた連合軍並びに関係の方々の霊を慰めるために昭和19年（1944）2月当時の日本軍によって建てられたものであります。在タイ日本人有志は毎年3月亡くなられた方々の霊を慰めるためにここに集まり慰霊祭を行っております。」^{xii} 現地の日本人はこういう慰霊祭に参加しているようだが、TBRCのマンタン氏は「泰緬鉄道への巡礼をしている個人、または団体日本人をご存知ですか」と言う問に対して、「カンチャナブリーに日本人ビジターは多いが、TBRCを通した巡礼を希望した日本人はいない」と答えた。^{xiii} 私と翻訳チームの二人のメンバーが2009年の3月に当地を訪れた時に、ビーディー館長は「日本人を（泰緬鉄道巡礼に）連れて行くのは初めてだ」と語った。このように、日本人はあの1957年の映画（戦場にかける橋）は知っているが、それ以上の泰緬鉄道についての知識はなく、関心も薄いことがわかる。

しかし、一人の元日本兵が戦後、泰緬鉄道への巡礼を続けている。それは、永瀬隆氏（1918-）である。戦争中、彼は日本憲兵隊の通訳で、戦後は連合軍の命令で捕虜墓地捜査隊に参加した。それから約20年後の1963年に彼は泰緬鉄道の跡地等を訪れ、その後年2-3回現地を訪れ、現在までに約135回タイを訪れている。2002年に彼はタイとビルマの国境に日本兵と元捕虜双方へ慰霊の念を込めた「The Border Peace Temple」（国境平和寺院）を建立した。^{xiv}（右図）また、2006年には、永瀬氏のこれまでの業績（泰緬鉄道建設の犠牲者への慰霊や贖罪に半生を捧げた^{xv}ことや現地の子供たちへの教育支援等）をたたえ、タイの議員や市民がJEATH博物館の敷地内に永瀬氏の銅像を建てた。



2009年6月、91歳の永瀬氏は夫人と共に最後になるであろう泰緬鉄道への巡礼に出る。帰国後、婦人は亡くなり、永瀬氏も体調がすぐれない日々が続いているが、今現在も泰緬鉄道の歴史に関する第一

人者である。彼の意志は、泰緬鉄道を守り、当時の悲劇や戦争の残酷さを後生に伝えていくことにある。そのために彼は半世紀にわたり泰緬鉄道巡礼を続けていたのである。

おわりに

泰緬鉄道への巡礼に行く人はほとんどが連合軍の元捕虜か、その人の子孫のようだ。私もその一人である。この「泰緬鉄道への巡礼」は主に二つの形がある。一つはオーストラリアから年2回実施されている団体ツアーで、もう一つはTBRCが個人のために実施している巡礼である。マンタン副館長が言ったように、「泰緬鉄道巡礼」に参加することによって「宗教的な巡礼」に参加したかのように参加者の中に大きな変化が起こる。私の場合、TBRCの鉄道巡礼に参加して、新たな発見や、心の変化があった。泰緬鉄道の建設に関して真実を学ぶことができた。そして真実を知ることにより、戦争という悲惨な状況をも公平な目で見ることができるようになった。

また、祖父が日記に綴って場所を実際に訪れることにより、生前ほとんど接する機会がなかった祖父という人物を、やっと親しい存在として見る事ができるようになった。

捕虜という厳しく苦しい立場にありながら日記から滲みでる祖父の勤勉で、まじめな人間像は、確実に私の中にも受け継がれていると感じる。そして奇しくも、彼を捕虜としていた日本という国に、私は住み、家族を得た。それも、祖父からの縁が続いているような気がする。

このような深い体験は、ただの「ツアー」、「観光」や「ビジット」では得られないであろう。まさに、私にとっては人生を見つめなおす巡礼であったのだ。

ⁱ このテーマについて David W. Lloyd. “Battlefield tourism: Pilgrimage and the commemoration of the Great War in Great Britain, Australia and Canada, 1919-1939 (Oxford: Berg, 1998)を勧めます。

ⁱⁱ 英語の題名は「The Bridge of the River Kwai」(クワイ河の橋)だが、現在、観光客が訪れる橋の下に流れる川は映画が上映した前にクワイ川ではなかった。実は、この映画の影響によって観光客が増えたので、タイ政府は川の名前を元の名前(MaeKwong)からクワイ川に変えた。

ⁱⁱⁱ JEATH は **J**apan(日本), **E**ngland(イギリス), **A**merica (アメリカ), **A**ustralia (オーストラリア), **T**hailand (タイ)と **H**olland (オランダ) の国の略だ。

^{iv} オーストラリア政府が作った日本語版パンフレット:

http://www.dva.gov.au/commems_oawg/OAWG/about_OAWG/Documents/P01237%20Hellfire%20Pass%20JAPAN%20ANESE.pdf

^v <http://www.stuff.co.nz/travel/international/2852844/The-Thai->, accessed Nov 1, 2010

“the railway has become a place of pilgrimage for Australian wanting to remember, and honour, the senseless sacrifice”

^{vi} <http://www.pows-in-japan.net/trips.html>

^{vii} <http://www.tbrconline.com>

viii Email from Terry Manttan. 2010 年 9 月 11 日

ix Email from Terry Manttan. 2010 年 11 月 26 日

x Macrina Wiederkehr. *Behold your life; A Pilgrimage through your memories*. Ava Maria Press, 1999. p.11. (A pilgrimage is not a vacation; it is a transformational journey during which significant change takes place. New insights are given. Deeper understanding is attained. New and old places in the heart are visited. On return from the pilgrimage, life is seen with different eyes. Nothing will ever be quite the same again.)

xi アルバート・モートン「泰緬鉄等からの生還」雄山閣、2009.

xii <http://wadaphoto.jp/kikou/senjo1.htm>

xiii Email from Terry Manttan. 2010 年 11 月 26 日

xiv <http://popup6.tok2.com/home2/tarato49/page008.html>

xv <http://www.yomiuri.co.jp/e-japan/okayama/kikaku/059/1.html>

参考文献（日本語で書いてある本）

- 石原 忠雄 『私の青春は密林の中にあった一兵站獣医部下級将校 50 年前の思いで』 新風舎、1996.
- クリフォード・キンビグ 『戦場にかける橋 泰緬鉄道の栄光と悲劇』 サンケイ新聞社出版局、1975.
- 清水寥人 『遠い汽笛』 あさを社 1978.
- 菅野廉一 『戦場に架けた橋・泰緬鉄道写真集』 文星社、2004 （非売品）
- 永瀬隆 『「戦場にかける橋」のウソと真実』 :岩波ブックレット 岩波書店 1986.
- 永瀬隆 『クワイ河捕虜基地捜索行』 社会思想社 1988.
- 樽本重治 『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
- 広池俊雄 『泰緬鉄道・戦場に残る橋』 読売新聞社、1975.
- 二松慶彦 『三搭峠を越えて泰緬鉄道を語る』 1985
- 野田茂夫 『鉄路の彼方へ—私の泰緬、鉄道従軍記』 東洋印刷 1981
- ホン・ジュンムク 『泰緬鉄道—ある朝鮮人捕虜監視員の手記』 ぽんそんふぁ、1991.
- 吉川 利治 『泰緬鉄道—機密文書が明かすアジア太平洋戦争』 同文館出版、1994

連合軍の戦争日記(和訳)

- アーネスト・ゴードン 『死に谷をすげて—クワイ河収容所』 新地書、1981.
- ウェアリー・ダンロップ 『ウェアリー・ダンロップの戦争日記—ジャワおよびビルマータイ鉄道 1942—1945』 而立書房、1997.
- エリック・ローマクス 『泰緬鉄道・癒される時を求めて』 角川書店、1996.
- ジャック・チョーカー 『歴史和解と泰緬鉄道・英国人捕虜が描いた収容所の真実』 朝日選書、2008.
- アルバート・モートン（著）、デイビット・モートン（監修）『泰緬鉄道からの生還—ある英国兵が命をかけて綴った捕虜日記 1942—1945』 雄山閣、2009.
- ロバート・ハーディ 『ビルマータイ鉄道建設捕虜収容所・医療将校ロバート・ハーディ博士の日誌』 而立書房、1993.
- レオー・ローリングズ 『イラスト・クワイ河捕虜収容所—地獄を見たイギリス兵の日記』（現代教養文庫 1109）社会思想社、1984.

