

先の大戦^{たいめん}と泰緬鉄道



昨年１０月１日に就任した石破茂首相の在職日数が９月２３日で３５８日となり、麻生太郎元首相と並んだ。２４日に麻生氏を抜き通算在職日数は戦後に就任した首相３６人中２６位となった。１０月１日で福田康夫元首相を抜き２５位となった。



今年の８月１５日には、『首相「戦後８０年」見解』が聞けるのではないかと楽しみにしていたが、聞けずに終わった。私は昭和１４（１９３９）年８月１日生まれ、先の大戦が記憶に残る最後の年代である。戦後８０年、問題なのは、私たち国民一人一人が先の大戦を巡る歴史観を確立出来るか否かである。この点に関連して、石破茂首相の「戦後８０年見解」は、国民一人一人が考える手掛かりとなるのは確かであろう。

報道の通りであるとすれば、石破首相は国民に向けて「先の大戦に至った経緯」の検証の結果を発表するようである。首相見解の発表は、退任間際に行われるとしても、それ相応の意義を認めることが出来る。

９月２４日（水）の四国新聞２面に、「戦後８０年首相見解」表明について、「９月１７日、自民保守系グループが見解を示さないよう首相側に申し入れ」とあった。このグループは何を考えているのか、私は理解に苦しむ。

９月２５日（木）の四国新聞２面に、「戦後８０年見解」の見出しで、「[ニューヨーク協同＝渡辺学]「石破茂首相は２４日午前（日本時間同日夜）、訪問先のニューヨークで記者会見し、戦後８０年に当たり、先の大戦を巡る見解を発表する方針を明言した。（以下略）」とあった。これで発表は間違いないだろう。楽しみである。

毎日新聞８月２８日（木）１面「余録」に次の一文を読んだ。

「ヨハンセン」は親英米派の吉田茂を中心とした「吉田反戦グループ」に戦前、軍がつけた暗号名だ。神奈川・大磯の吉田邸にスパイが送り込まれ、吉田が和平工作に動いた戦争末期、憲兵隊に逮捕された。戦時中、軍警察の憲兵を政敵排除に使い、「憲兵政治の悪評を招いたのが首相だった東条英機である。東条批判から自殺に追い込まれた政治家もいる。思想犯を取り締まる特別高等警察（特高）も目を光らせていた。警察国家化した苦い歴史である。（以下略）」



東条英機は吉田茂を逮捕していたのか。私はこの記事を読むまで知らなかった。

吉田茂と言えば、サンフランシスコ平和条約を思い出す。第三次吉田内閣の時、昭和２６（１９５１）年９月、サンフランシスコで、アメリカを中心とする４８ヵ国との間に平和条約が調印された。翌年４月条約が発効し、連合国軍の日本占領は終結した。私は４月に開校

したばかりの3ヶ村（勝間、上高瀬、比地二）組合立東中学校に入学した。1年4組の学級担任は、若い独身の矢野由夫先生だった。社会科の授業で、「今日から日本は真の独立国になりました。」と話されたのを今も鮮明に憶えている。

東条英機は昭和16（1941）年10月のこと、第三次近衛内閣の陸軍大臣だった。当時の内閣の閣僚には、陸軍と海軍出身の陸軍大臣と海軍大臣がいた。日米交渉をなお継続しようとする近衛文麿首相と交渉打ち切り・開戦を主張する東条陸相が衝突し、近衛内閣は総辞職し、東条内閣が成立した。12月8日東条内閣の日本は、ハワイの真珠湾を奇襲攻撃すると共に、アメリカ・イギリスに宣戦布告し、第二次世界大戦の一部としての太平洋戦争が開始された。

この戦争は日中戦争の延長線上で起きた。その日中戦争は満州事変が前提となっている。昭和6（1931）年9月18日、関東軍参謀石原完爾^{かんじ}らは、奉天郊外の柳条湖で南満州鉄道爆破事件を起こし、これを中国軍の仕業だとして軍事行動を開始し、満州事変が始まった。

更に日本は武力南進する。目的は「大東亜共栄圏」の建設と言いつつも、実際には長期戦に必要な軍需資源の確保だったのである。

戦後80年のメディアは何を訴えたか。多くが日本国民の受難の体験に集中していたように思えてならない。日中戦争も太平洋戦争も、日本が始めたことを忘れてはいけない。日本に加害者の立場はなかったのか。受難の経験を語り継ぐことが重要であることは確かだが、加害者の立場がどうであったのかを模索し語り継ぐことを忘れてはいけない。

加害者の立場、その典型的なのが泰緬鉄道であると私は断言したい。9月1日記の作文「8月という月」の終わりに、『最後に一つだけ質問させてください。「泰緬鉄道」を知っていますか』と書いた。

映画「戦場にかける橋」(The Bridge on The River Kwai)は1957（昭和32）年公開の英・米合作映画である。公開はイギリス10月2日、アメリカ12月18日、日本12月22日であった。監督はデヴィッド・リーン、フランスの小説家ピエール・ブールの「クワイ河の橋」（1952年）を原作に、リーンが脚色。第30回アカデミー賞で作品賞を含む7賞を受賞している。

私はこの映画を大学1年の時、銀座のテアトル東京へ友達数人とどうしようかと思案の末に見に行った。1ヶ月の寮費が1800円の時に確か800円だったと記憶している。物凄く感動した。とてつもなく高かったけれども、見て良かったと感動した。これが泰緬鉄道工事の難所「クワイ河にかける橋」だったのだ。



泰緬鉄道は、太平洋戦争中にタイのバンコクとビルマのヤンゴンを結んでいた鉄道である。

旧日本軍によって建設されたが、戦後イギリス軍が日本軍捕虜に命じて部分的に撤去された。
(ビルマ・現ミャンマーはイギリスの植民地だった。) 日本軍の公式名称は泰緬(タイ・ビルマ) 連接鉄道。英語名称は[Thai - Bruma Railway]だが、英語圏ではむしろ、[死の鉄道(Death Railway)] の名で知られる。

戦時中の1942(昭和17)年、旧日本軍はマラッカ海峡経由の海上輸送の危険を避け、



またビルマ戦線の物資輸送ルートを確保するために建設を開始した。建設は迅速

さを要求されたため、ビルマ側(1942年6月28日)、タイ側(同年7月

5日) 両方から開始した。建設作業は、日本人の1万2千人、連合国の捕

虜6万2千人のほか、募集や強制連行によるロウムシャ(労務者)と呼ば

れたアジア各国の労働者数10万人を動員し、全長約415kmを1943

年10月に完成した。建設現場の環境は決して良いとは言えず、いわゆるタコ部屋(労働者がたこつぼのタコのように抜け出られない) 労働だった。過酷な労働や食料不足から来る栄養失調とコレラ、赤痢、マラリアなどの病気に多くの人が苦しみ、死者数が莫大な数に上った。これは「枕木一本、死者一人」と言われるほどで、戦後に戦争犯罪として問題となった。

ここで、8月26日(火) 毎日新聞1面トップ記事(国際面8面に続く)『**「泰緬」建設アジア各国から動員、死の鉄道、無名の「人柱」**』から少しだけ引用して終わりとしたい。

(前略) マレーシア出身(タイに移住)のシルバー・クマルさん(65)の父ベルマル・ラマサルさんはロウムシャ(労務者)の一人だった。子どもの頃から、父親がロウムシャとして働いた経験をよく聞かされた。日本軍からは「高額報酬」と言われて参加したが、到着したのは未開のジャングル、トラなどの野生動物が出没した。食糧事情や衛生状態も劣悪で、飢えやマラリアにおびえる日々だった。「あれはひどい裏切りだった。稼いで帰れると思ったのに、一銭ももらえず、大勢の仲間が死んだ。(中略)



泰緬鉄道は現在、タイ側の一部区画で観光列車が運行する一方、ミャンマー側は戦後に線路が撤去された。クワイ河鉄道は鉄道跡の象徴的な存在で、今も観光客でにぎわう。地元在住の米国人で、泰緬鉄道の研究をしているジェリー・カルワツキさん(77)は、「みんな『橋』の存在は知っていても、何のために造られ、何があったのかを知る人はほとんどいない。写真を撮って、飲み物を買って、食事をして帰るだけ」と嘆く。地元にあった戦争博物館は今春、資金難で閉館した。(後略) (令和7年10月1日)