



河畔から望むクワイ川鉄道

Special Features / Engineering's Heritage IV Learn from the wisdom of our predecessors Thailand

泰緬鉄道の光と影の象徴「クワイ川鉄橋」

タイ・カンチャナブリ



YAMADA Koji

特集
土木遺産IV
先人たちに叢智を学ぶ タイ

日本工営株式会社海外カンパニー 開発計画部/専門部長
山田耕治
YAMADA Koji

1—タイとミャンマーを繋ぐ鉄道

タイの首都バンコクからチャオプラヤ川を渡った対岸にあるトンブリ駅。ここからはタイ西部・南部方面への長距離列車が発着する。タイ国鉄ナムトック線はバンコクからカンチャナブリを繋ぎ、映画の舞台・クワイ川鉄橋を渡り、さらに終点のナムトック駅に至る。週末になると多くの外国人やタイ人の観光客を運ぶ人気路線である。

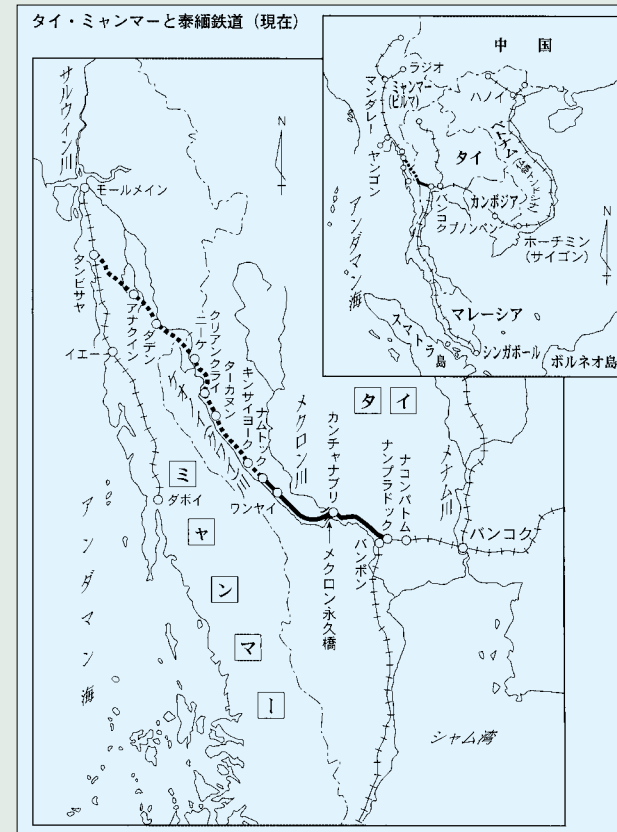
バンコクの首都圏を抜けた列車は農村地帯をゆっくりと走る。3時間ほど鉄道の旅を楽しむころ、列車は静かにカンチャナブリ駅に到着する。平地を走るのはここまでで、次のクワイ川鉄橋駅から先は、ミャンマー(旧ビルマ)国境に近い山地に入る。迫りくる急峻な尾根にへばりつき、切り通しで尾根を越え、深い溪谷を危うげな橋を渡りながら線路はさらに先へと続く。終着のナムトック駅は、この地域の観光名所サイヨーク・ノイの滝の入り口にあたる。

この鉄道、正確に言えばノンブラドックからナムトックまでの区間は、タイとミャンマーをつなぐ国際鉄道の一部

分であった。太平洋戦争中に日本軍が作った軍事鉄道というのがその生い立ちではあるが、この鉄道によってミャンマーはタイと繋がり、さらに東のカンボジアやベトナム、南のマレーシアとが一つの線路で繋がるはずだった。タイを意味する「泰」とビルマを意味する「緬甸(メンデン)」の一字をとり、「泰緬鉄道」あるいは「泰緬連接鉄道」と呼ばれた。いったんは、泰緬鉄道は全通をみたものの、戦後それははかない夢と消えた。泰緬鉄道に何が起こったのだろうか。なぜ鉄道を敷設する必要があったのだろうか。

2—泰緬鉄道建設の経緯

タイとビルマを結ぶ鉄道の計画は第一次世界大戦前まで遡る。フランスが、ベトナムから中国雲南省までの鉄道を開通させたのと同じ1910年、イギリスは当時のタイとビルマへの鉄道延伸を検討していた。5つの国境を越えるルートが比較検討されたものの、1912年に出された結論は否定的だった。急峻な地形と風土病、激しいモ



■図1—地図

ンスーンの豪雨を考えると、計画そのものの推進は不可能というものだった。

一度は打ち捨てられた鉄道計画を30年余後に拾い上げたのは、太平洋戦争を戦っていた日本軍だった。ミッドウェイ海戦の敗北が決定的になった1942年、当時ビルマを制圧していた日本軍は、シンガポールからマレー海峽を通りビルマに至る海上の補給ルートの制海権を失いつつあった。そのためにシンガポールからバンコクまでの既設の鉄道から分岐して、ビルマに至る鉄道ルートを開くことを決断した。

同年5月5日、泰緬鉄道の建設を指示する軍鉄道監部の命令が出され、続いて6月10日付けで大本営から鉄道建設要項が発令された。その要旨は次のようなものだった。

- 建設目的：ビルマに対する陸上補給路の確保、泰緬両国間の交易交通路の開拓
- 建設経路：タイ・ノンブラドックからビルマ・タンビザヤの430km(開通後の測量では415km)
- 建設工期：1942年7月起工、1944年3月末完成予定(工期19ヶ月)
- 鉄道規格：最急勾配1000分の25、曲線半径200m以上、軌道軌間1m(タイ国鉄道と同一)
- 使用機関車：C56型(日本から輸送)

3—途方もない突貫工事

日本軍は、イギリスがさじを投げた鉄道を、19ヶ月で完遂するという建設計画を指示した(イギリスは工期を5~6年と踏んでいた)。建設ルートはタイ国鉄南部線ノンブラドックからカンチャナブリを経てクワイ・ノイ川に沿って西北に走る。スリーバゴダ付近で国境を越え、ビルマ鉄道イエ線タンビザヤに接続するもので、多くはタイ・ビルマの国境山岳地帯の縦走となる。これはイギリスが検討した5ルートの中のひとつに相当する。

大本営は完成期限をさらに3ヶ月短縮し、16ヶ月で完成せよという途方もない突貫工事を指令した。戦局はそれほどまでに逼迫していた。

1942年6月、タイのカンチャナブリとビルマのタンビザヤにベースキャンプが設けられ、鉄道建設が開始され、昼夜にわたる突貫作業が行われた。イギリス、オーストラリア、アメリカ、オランダなどの連合軍の戦争捕虜61,000人が動員され、加えてジャワ、マレーシア、ビルマ、中国そしてタイから徴用された労働者(現地ではロームシャと呼ばれた)の数は20万人に達したという。長時間労働と栄養不足、コレラなどの伝染病の蔓延やマラリアの流行もあり、多数の犠牲者がたどたどいわれる。このため、泰緬鉄道は欧米では「死の鉄道」とも呼ばれる。

多大な犠牲を払いながらも、泰緬鉄道の建設は驚くほどのスピードで進められていく。1943年5月、まずはタイ側のノンブラドックから山間部のワンヤイまで125kmが開通した。日本から送られてきたC56機関車に牽かれた試運転列車が実に3日もかけてこの区間を走破したが、途中

中で数回の脱線があったという。そして遂に同年10月、タイ側とビルマ側からそれぞれ進められていた鉄道建設が接合し、全線開通となった。とはいえ急ごしらえの鉄道は路盤も軟弱で、日常的に脱線があったという。そのため列車には保線用具を積載して、脱線のたびにその場で補修を繰り返す、綱渡りのような運行であったようだ。



■写真1—バンコクからの観光客で賑わうナムトック線の車内



■写真2—カンチャナブリ駅構内 当時の機関車が展示されている



■写真3—クワイ・ノイ川 映画に合わせて名前も変わった

4—「戦場にかかる橋」のクワイ川鉄橋

クワイ川鉄橋駅で列車を降りると、すぐ目の前に「クワイ川鉄橋」が姿を現す。クワイ川鉄橋は、泰緬鉄道がカンチャナブリを過ぎたあたりで、ただ一度だけ沿線が一番大きなクワイ川を渡る箇所に架けられている。これが映画「戦場に架ける橋」の主題になった橋だ。橋脚と橋脚の間を小さい曲線の鉄製のアーチを連ねて組み上げる

ことによって橋を支えるトラス橋、それに接続するプレートガーダー橋（建設当時



■写真4—クワイ川鉄橋 鉄橋を列車が通過するのは日数往復だから、歩いてわたることができる



■写真5—タムクラッセ付近 岩盤と列車のあいだは10cmほどしかないところもある



■写真6—アルヒル栈道橋 タイ国鉄では毎日点検してから列車を走らせているようだ

は木橋)で構成された全長332.68mの複合橋である。トラス部は22mの径間で、ジャワ島から移送した円弧の形をした鋼鉄で作られている。建設当時は11スパンがあったが、後述するようにそのうち3スパンが戦時中の爆撃で陥落し、陥落部分を長い角型2スパンで架け替えたために、現在は不揃いな10スパンである。橋脚はコンクリート製の堅牢なものが建設当時のまま残っている。

鉄橋の下を流れるクワイ川。正確にいえばクウェー・ヤイ(大クワイ)川である。実はこの川は鉄橋の建設当時はメクロン川と呼ばれ、この鉄橋も建設当時の図面には「メクロン永久鉄橋」と書かれている。しかし映画で「クワイ川鉄橋」が有名になると、クワイ・ノイ川合流点から上流部分の川の名前をメクロン川からクウェー・ヤイ(大クワイ)川と改名した。一本の映画が持つ影響力の大きさに今さら驚きを覚える。メクロン川は合流点より下流の川の名前として残っている。

5—山肌を縫う鉄道

クワイ川鉄橋を越えると、列車は終着駅に向けて2時間あまりの道程を支流のクウェー・ノイ川に沿って山肌を縫っていく。カンチャナブリから西へ約30km行ったあたりにタムクラッセ(洞窟の渓谷)という駅がある。切り立つ山肌に沿って鉄路がへばりつき、泰緬鉄道建設のなかでも難工事となった場所だ。直角に切り立つ岩が迫り、鉄道は渓谷にはみ出すように木製の矢倉で支えられている。これがアルヒル栈道橋で矢倉もずいぶん傷んでおり、列車の通過が安全なのだろうかと不安になる。眼下にはクウェー・ノイ川の絶景が広がる。

終着駅のナムトック駅から20kmほど先には、鉄道建設の最終段階で多くの犠牲者がでた最後の難区間がある。「地獄の火の峠(ヘルファイアー・パス)」と呼ばれ、高さにすると20m以上はあろうかという切り通しが堅固な岩の中に穿たれている。日本軍が労働者や捕虜が眠らないように夜通し火を煌々と焚いて突貫工事を強いたところからこう呼ばれる。犠牲者の多かったオーストラリア政府が記念館を開設・運営している。

6—空爆、そして戦後

やっと開通した泰緬鉄道ではあったが、ビルマ戦線はすでに壊滅的な状況を呈していた。そのため泰緬鉄道はビルマへの補給路の役割をほとんど果たせなかったばかりか、むしろビルマに駐在していた日本軍の撤退に利用されるという皮肉な結果となった。

開通から1年あまり経った1944年12月には、クワイ川鉄橋が連合軍の攻撃を受けた。しばらく持ちこたえていたものの、1945年4月と6月の空爆で鉄橋の中央部3スパンが陥落、鉄橋は機能を停止してしまった。

1945年8月の終戦。泰緬鉄道のビルマ側の区間はイギリスによって撤去されたが、タイ側はノンブラドックからカンチャナブリを通ってナムトック駅までの130kmの区間が補修され、1947年タイ国鉄に引き継がれた。

損壊されていたクワイ川鉄橋は、いち早く日本の戦後賠償によって修復された。陥落した真ん中の3つ分のスパンを新たに台形トラス2スパンで1948年に再建した。真ん中の部分だけトラスが角形で、橋脚の間隔が他の部分より広いのはこのためだ。また木造橋だった部分もプレートガーダー橋として1952年に再建されている。2ヶ所の再建された部分以外は、建設当時の橋脚と橋梁が今も残っている。

7—クワイ川鉄橋祭り

12月5日はタイの国王ラーマ9世の誕生日だが、毎年11月の下旬から国王誕生日まで1週間あまりの間、盛大に「クワイ川鉄橋祭り」が行われる。この時期、カンチャナブリは国内外からの多くの観光客で溢れる。

祭りのメインイベントは日没後に行われる光と音の歴史ショーだ。鉄橋には電飾がなされ、漆黒の空に照らし出される。映画の主題曲「クワイ川マーチ」が流れ、それが静まるとともに機関車が一台、橋の向こうから走ってくるのを合図にショーが始まる。ナレーションで橋の建設の歴史が説明され、それにつれて電飾が変化し、さらにクワイ川鉄橋を攻撃する連合軍の爆撃を模した花火が打ち上げられる。地上からロケット花火が橋の中央に向かって打たれ、その瞬間、橋桁が落ちる——いや、落ち



■写真8—泰緬鉄道最後の難所といわれるヘルファイアー・パスの切り通し



■写真9—クワイ川鉄橋祭りの光と音のショー 泰緬鉄道の歴史が語られる



■写真7—終着サイヨーク・ノイ駅に展示されている機関車

るのは発砲スチロールのハリボテだ。こうして世界からの観光客を前に泰緬鉄道とクワイ川鉄橋の歴史が語られていく。

戦後60年。不幸な生い立ちの鉄道ではあるが、泰緬鉄道はその光と影とともに、現在のタイ国鉄ナムトック線として生き続け、タイの暮らしの一部として根付いている。

〈参考文献〉
1) 谷津弘著、戦場に架ける橋 泰緬鉄道をゆく、朝文社、2003年刊。
2) カンチャナブリの民宿「ヒロ」が運営するホームページ
URL: <http://tarato.hp.infoseek.co.jp/>

(写真:筆者)