

戦争博物館をフィールドワークする —タイ国カンチャナブリー県の「泰緬鉄道」関連博物館を中心に—

片山 隆裕

1. はじめに—「戦争博物館」の意義

本稿は、タイ国カンチャナブリー県にあるアジア太平洋戦争期に建設された「泰緬鉄道」関連の戦争博物館および戦跡をフィールドワークすることを通じて、「戦争と平和」学習において博物館が私たちにどのような影響を与えているかについて考察することを目的としている。まず、第1章では戦争博物館の定義と意義を述べる。第2章では「泰緬鉄道」をめぐる歴史的事実について述べる。第3章では、主な高等学校日本史の教科書を参考に、泰緬鉄道が日本の歴史教育においてどの程度教えられているかを明らかにする。第4章では西南学院大学国際文化学部で実施している「戦争をフィールドワークする」という研修プログラムを紹介するとともに、そのプログラムの研修先のひとつであるタイ国カンチャナブリー県にある戦争博物館や主な戦跡の概要について紹介し、本研修に参加した大学生たちが戦争博物館や戦跡を見学して、何をどのように感じたのかについて記すことによって、戦争博物館に学ぶ意義について確認してみたい。

戦争博物館は戦争に関する集合的記憶を保存し、史実として戦争を後世に伝える役割を担ってきた¹。戦争博物館における戦争展示とは戦争やその被害についての文献・絵・写真・芸術品、軍隊・兵備についての資料、戦時下の生活に関する資料、戦跡などを展示することを指している²。こうした資料を展示する戦争博物館が必要とされる背景には、「戦争の悲惨さを語り継ぐことにより、戦争を否定し、平和を尊いと考える国民的感情が形成され……、同時に戦争が軍部の独裁により遂行され、拡大されて

いったことから、戦争を防ぐ意味でも、民主主義が大切であるとする考えが定着していった」ことがある³。

戦争博物館については、「軍隊・兵備・戦争・軍務など軍事に関する展示を行い、軍隊の発展に貢献するために開設され、展示方針として反戦平和的でない」とされる軍事博物館と「文献・絵・写真、芸術品等の展示物を体系的に収集し、その収集物から平和について歴史的な視野を与え、平和教育の目的に役立つように大衆に展示する」とされる平和博物館があるとされる⁴。加害と被害、戦勝と戦敗という視点で、日中戦争、太平洋戦争、欧州における第二次世界大戦とホロコースト、ベトナム戦争について、当事国の歴史博物館における戦争展示を比較した研究によれば、戦勝国、正しい戦争を行ったとされる国では、開戦から戦争終結までを通史的に展示し、自国の正当性を高めようとしている。一方で戦敗国、現代において非難される戦争を起した国では、戦争の経緯を展示するのを避け、一部が抜け落ちているかまたは全く展示が存在していないという⁵。また、このほか日本と韓国における第二次世界大戦の展示、その後の両国の戦争や軍事力の展示と現在の平和展示への取り組みを、展示に関わる人々の視点を取り入れて比較し、そこから戦争展示のあり方、そこから生み出される平和展示のあり方を展示に関わる人々の問題として分析し考察した研究⁶や、戦争博物館が戦争の悲惨さや恐ろしさを後世へと語り継ぐ役割と新たな視点から、日本における戦争博物館の研究史、論争、展示形態などについて論じた研究⁷なども存在する。

アジア太平洋戦争の敗戦を経験した私たち日本人

は、世界でも唯一の被爆国の一員として広島平和記念資料館、長崎原爆資料館、沖縄県平和祈念館などを訪れたり、それぞれの地域にある戦争博物館、平和資料館などで戦争の悲惨さと平和の尊さについて学ぶ機会をもっている。ところが、こうした博物館・資料館で私たちが学ぶことは「被害者としての日本（人）」という側面が強い。しかしながら、どんな戦争にも被害者としての側面と加害者としての側面がある。中国、韓国、東南アジアなどアジア諸国の戦争博物館を訪れると、「加害者としての日本（人）」について意識させられる機会が多い。中学時代、高校時代などに学ぶ日本史においては「被害者」「加害者」の両側面が記述されているが、アジア諸国の戦争博物館で私たちが目にする「加害者としての日本（人）」という側面については限定的な記載にとどまっている場合が多い。

戦争の悲惨さを実感し、平和の尊さを希求する上で、こうした「被害と加害」の両面から戦争について考察することが必要となるが、それでは、戦争博物館は「被害者」としての側面だけでなく「加害者」としての側面を理解するためにどのような役割を担い、どのような意義を持っているのだろうか？アジア太平洋戦争中に旧日本軍がタイとビルマの間に敷設した「泰緬鉄道」およびそれに関連する戦争博物館および戦跡を例にとってみていくことにしよう。

2. 「泰緬鉄道」をめぐる展示と歴史

(1) 靖国神社「遊就館」における「泰緬鉄道」関連展示

日本で戦争をテーマにした博物館は、山形有朋を中心に幕末維新の官軍戦没者の遺品および古来の武器などを展示する施設として1882（明治15）年に開館した靖国神社の「遊就館」が最初のもものとされる⁸。「遊就館」では、1931（昭和6）年の満州事変から1937（昭和12）年の日中戦争、1941（昭和16）年のアジア太平洋戦争開戦を経て、1945（昭和20）年の敗戦までの十五年戦争について「追い込まれ開

戦に踏み切った避けられない戦争」という史観に基づいて展示が行われている。

「遊就館」の1階ホールには1両のC56蒸気機関車が展示されており、そのキャプションには次のように記載されている。「泰緬鉄道 昭和17年6月、日本軍はビルマ・インド進攻作戦の陸上補給を目的に、タイ（泰）のノンプラドックからビルマ（緬甸）のタンビザヤの最短距離415キロの区間で鉄道建設を開始した。工事は日本の国鉄規格を基本にして鉄道第五、第九聯隊を中心に連合軍捕虜や現地住民など約17万人が従事し、1年3ヶ月という驚異的な早さで昭和18年10月に開通した。この区間はかつてイギリス軍が建設を構想したが断念したもので、険しい地形と過酷な熱帯気候などの悪条件のもと、敷設は困難を極めた。」

「遊就館」を訪ねてこのキャプションを眼にしたとき、筆者は「泰緬鉄道」をめぐる事実が十分に記載されていないこと、一部の日本史教科書に記載されている内容と比較しても旧日本軍による連合軍捕虜や現地住民への対応に関する記述がみられないことに違和感を覚えた。「遊就館」は博物館法の適用外とはなっているが、先述したとおり日本で最初の軍事博物館であり⁹、戦争関連の展示が数多くなされているという意味で戦争に関する展示を行う「博物館」としての性格をもっており、ここを訪れる人たちに大きな影響を与えている。また、中国に限らず世界のメディアで取り上げられるのも「遊就館」の展示であるため、靖国神社参拝と相まって「遊就館」の展示が日本政府の歴史認識だと捉えられ、歴史認識が問われ続ける原因のひとつともなっている¹⁰。では、このキャプションに記されている「泰緬鉄道」をめぐる「真実」とはどのようなものであろうか？そして、その真実を伝える博物館の役割や意義とはどのようなものであろうか。

(2) 泰緬鉄道

泰緬鉄道は正式名称を「泰緬連接鉄道」という。第2次世界大戦中に日本軍がタイのノンプラドックとビルマのタンビュザヤとを結ぶために強硬敷設

した鉄道で、全長415kmに及ぶ。14か国（アジア各国、欧州、オセアニア、米国など）30万人超の人々（日本軍建設従事者約12500人、労働者→欧米人捕虜約62000人、アジア人労働者20数万人）が巻き込まれた建設計画で、「枕木ひとつに人ひとり」「レール1本に人ひとり」の命を犠牲にして作れたことから「Death Railway」（死の鉄道）として、国際的非難を浴びてきた。1942年6月28日に建設工事が開始され、1943年10月25日に開通した。

泰緬鉄道が世界的に知られるようになったのには、映画「戦場にかける橋」（The Bridge on the River Kwai 英米合作 1957年）の影響が大きい¹¹。この映画は、第2次世界大戦中の1943年のタイとビルマの国境付近にある連合軍捕虜収容所を舞台に、日本軍の捕虜となったイギリス軍兵士らと、彼らを強制的に泰緬鉄道建設に動員しようとする日本人大佐との対立と交流を通じ、極限状態における人間の尊厳と名誉、戦争の惨さを表現した戦争映画である。映画の中で演奏される「クワイ河マーチ」も世界各国で幅広く演奏される作品となっている。この映画の影響で、1970年頃から「本物の橋を見たい」「クワイ河を見たい」という観光客がカンチャナブリーを訪れるようになった。それとともに、現地の人たちがメークローン川の支流を「クワイ河」に名前を変えたり、メークローン川にかかる鉄橋を「戦場にかける橋」だと説明するようになった。

映画「戦場にかける橋」は、（1）日本軍による戦争捕虜の酷使、捕虜虐待が強調されている、（2）戦場の風景の中でアジア的なエキゾチシズムを強調しており、西洋人男性が東南アジア女性に対して抱く幻想がオリエンタリズムの視点で描かれている、などの問題があるとされる¹²。また、日本軍や鉄道隊の視点から見ると、（1）難所の多い鉄道工事を自分たちが記録的短期間でやり遂げたことへの誇りがあり、当時の日本の鉄道建設、橋梁建設技術は国際的に遜色なかったが、映画の中では著しく低く描かれている、（2）コリアンガードや東南アジアロームシャ（労働者）の実態が不明であり、そうした視点が欠落している、などの点も指摘されてい

る¹³。

1941（昭和16）年10月10日に大阪港を出発し、ベトナムのハイフォンに向かう老朽貨物船「甲南丸」には南方へ向かう鉄道第九聯隊の部隊とともに、第二鉄道監の服部暁太郎中将、鉄道参謀の広池俊雄中佐などが乗船していた。広池によれば、泰緬鉄道の建設プランはこの船上で生まれたという¹⁴。その後、1942年3月に日本軍の鉄道隊がタイ側に建設を打診、さらに同年5月には建設キャンプの設置交渉し、同年9月16日にはタイとの建設協定締結されたが、6月の時点で建設は始められていた。この鉄道建設にあたっては、日本軍が1942年2月15日に占領したシンガポールで捕虜にしたイギリス・インド兵捕虜とオーストラリア兵捕虜などが建設労働者として使役されたほか、オランダ兵捕虜、アメリカ兵捕虜を含めて、合計6万人余りの連合軍捕虜と現地のタイ（地元農民5千人）とビルマ（10万人）などからも労働者（ロームシャ）が集められた。連合軍捕虜の国籍の内訳は、イギリス人約30,000人、オーストラリア人約12,000人、オランダ人約18,000人、アメリカ人約700人、ニュージーランド人若干名であった。1943年には、タイ華僑の熟練工1万1600人、鉄道建設の最終段階の7月から8月末までにさらに1万3千人（現地に到着したのは半分以下の5600人）が集められ、さらに1943年4月から9月にかけてマラヤ人労働者78,000人、ジャワ人7,500人などが集められた。

周知のとおりタイには雨季があるが、1943年も4月頃から雨期に入り、ただでさえ過酷だった労働はさらに過酷を極めた。加えて、不足する食糧による栄養不足、マラリア、赤痢、コレラなどの伝染病、傷つく皮膚が化膿する熱帯性潰瘍などによって傷病者や死者が続出した。特に死亡率が高かったのは、ジャワ人労働者で45%、次いでマラヤ人労働者の38%、そして連合軍捕虜20%という具合だった¹⁵。こうした苦難の末に、1943年10月25日に泰緬鉄道は完成したわけである。

鉄道建設に関しては、日本軍による欧米人捕虜への過酷な労働使役や虐待行為がみられるが、どうし

てこのようなことが起きたのだろうか。それには、開戦前の1941年1月に当時の東条英機陸軍大臣によって全軍へ示達された「戦陣訓」が影響していると思われる。「戦陣訓」は、戦場での道義・戦意を高めるため、全陸軍に示達した訓諭である。中でも、「生きて虜囚の辱めを受けず」という一文がよく知られているが、これは「敵の捕虜になることは恥だ。捕虜になるくらいなら自決しろ。」という意味であり、これが戦争中における自決や玉砕の原因となったが、そうしたいわゆる「恥の文化」¹⁶を背景にもっていた日本軍が敵国の捕虜たちを酷く扱ったことは道理と言えよう。

しかしながら、当時の世界の常識はこれとはかなり異なっていた。当時、戦時国際法としての傷病者及び捕虜の待遇改善のための国際条約としてジュネーブ条約の存在があった。ジュネーブ条約は1864年に赤十字国際委員会（ICRC）が「戦争時の捕虜に対する扱いを人道的にする必要がある」として提唱し、締結されたものである。以後、1906年、1929年に改正されており、日本は1929年の条約に署名を行ったが、軍部や枢密院の反対により批准には至らなかった。この条約は、博愛主義、人道主義、生きるための人権擁護などを謳っている。特に、捕虜については、これを人道的に待遇しなければならないとされており、敵対する紛争当事国の権力内に陥ったときから、最終的に解放され、かつ、送還されるまでの間の取り扱いに関して、第3条約に詳細な規定がおかれている。具体的には、捕虜を抑留する、宿舍、食糧、被服、医療・衛生等に関する待遇、捕虜の金銭収入（俸給、労賃の支払、補償の請求等）、捕虜の通信・救済品等、捕虜に対する刑罰・懲戒罰の付与などについての規定がなされている。

このように戦争捕虜に対する取り扱いには、日本軍の「戦陣訓」と世界の常識であった「ジュネーブ条約」との間には大きな乖離があったわけであり、これが泰緬鉄道建設における捕虜への対応に大きな影響を与えたことは疑いのない事実である¹⁷。

3. 日本の歴史教育における「泰緬鉄道」— 高等学校「日本史」教科書から

筆者が泰緬鉄道建設をめぐる歴史的事実について知り、これを強く意識するようになったのは、短期間のフィールドワークのために1987年12月にタイのカンチャナブリー県を訪れたときであった。初めて訪れたJEATH戦争博物館¹⁸には、泰緬鉄道建設にあたって日本軍が連合軍捕虜たちに対して、いかにひどい仕打ちをしたかを物語る品物や写真や絵画がたくさん展示されていた。当時、博物館見学者の中で日本人は筆者1人だけで、ほかの見学者のほとんどは欧米人だった。欧米人見学者たちが展示物を見学しながら、そしてそのキャプションを読みながら日本人である私に視線を向ける度に心が傷んだ。

私たち日本人は、泰緬鉄道についてどれほど学ぶ機会を持っているのだろうか。そこで、私たちが学習する日本史の教科書に「泰緬鉄道」に関する記述がどの程度なされているのかについて、現在、出版されている主な高等学校の「日本史」の教科書で探ってみることにしたい。取り上げる日本史教科書は新課程の歴史総合に合わせた5冊と、従来の課程用の6冊の計11冊に加えて、図録1冊、用語集1冊である。これらのうち「泰緬鉄道」に関する記述があるものは、従来の日本史教科書のうちの3冊であった（表1参照）。

結論から述べると、日本史の教科書には「泰緬鉄道」に関する記述はほとんどなされていない。泰緬鉄道に関しては全く記載のない教科書も多く、仮に記載がある場合でも少しだけの記載にとどまっている。「泰緬鉄道」関連の記載がある教科書について見ていこう。

まず『詳説日本史B（改訂版）』（山川出版社2019年）には「東南アジアの占領地では、現地の文化や生活様式を無視して、日本語学習や天皇崇拜・神社参拝を強要し、タイとビルマを結ぶ泰緬鉄道の建設、土木作業や鉱山労働への強制動員も行われた。ことにシンガポールやマレーシアでは、日本軍が多数の中国系住民（華僑）を反日活動の容疑で殺害す

表1 日本の主な高校日本史教科書における「泰緬鉄道」関連の記述

教科書名	出版社	発行年	泰緬鉄道に関する記述	ページ	備考
詳説日本史研究	山川出版社	2018年	記載なし		
詳説日本史B	山川出版社	2019年	タイとビルマを結ぶ泰緬鉄道の建設、土木作業や鉱山労働への強制動員もおこなわれた。	364ページ	
新選日本史B	東京書籍	2020年	占領地の住民の徴用(1943, 5) タイとビルマを結ぶ泰緬鉄道の現場	227ページ	写真の説明
日本史B(新訂版)	実教出版	2021年	記載なし		
高校日本史B(新訂版)	実教出版	2021年	記載なし		
新日本史B(改訂版)	山川出版社	2021年	記載なし		
改訂版高校日本史B	山川出版社	2021年	記載なし		
歴史総合 近代から現代へ	山川出版社	2023年	記載なし		
日本史探求	東京書籍	2023年	記載なし		
詳説日本史探求	山川出版社	2023年	記載なし		
現代の歴史総合一みる・読み解く・考える	山川出版社	2023年	泰緬鉄道1943年、日本軍が完成させたタイとビルマを結ぶ鉄道。建設には連合国の捕虜や現地の人々が投入され、多くの犠牲者を出した。	133ページ	写真の説明 関連事項の説明*
改訂版日本史用語集	山川出版社	2019年	泰緬鉄道インド進攻作戦のため、タイ西部の山岳地帯を横断してビルマに通じるよう敷設された軍用鉄道。泰はタイ、緬はビルマのこと。1942年11月に建設命令が出され、多くの連合捕虜とアジア人労働者を酷使して行われ、多数の死者を出し、「死の鉄道」といわれた。	333ページ	
詳説日本史図録	山川出版社	2022年	記載なし		

るといふ事件が発生した。その結果、日本軍は仏印・フィリピンをはじめ各地で組織的な抗日運動に直面することになった。」(364ページ)と記述されている。

また、『日本史B(新訂版)』(実教出版2021年)には、「占領地住民の徴発(1943.5)」というタイトルで、東南アジアの労働者たちが鉄道建設に従事している写真が掲載されており(227ページ)、これに関連する文章として「日本軍は、……1942年2月にシンガポールを陥落させ、さらに開戦後およそ半年間でフィリピン・ジャワ・ビルマなどにかけての広大な地を占領して、国民を緒戦の勝利にわき立たせた」(226ページ)と書かれている。

さらに『詳説日本史図録(第9版)』(山川出版社2021年)には、東南アジアの労働者たちが泰緬鉄道の建設に従事している写真1枚とクワイ河鉄橋(カンチャナブリ県)の写真1枚が掲載されており、「泰緬鉄道―日本軍がインド侵攻作戦のために敷設した、タイ・ビルマ(現ミャンマー)間の鉄道。連

合軍捕虜6万8000人と東南アジア各地から集めた労働者30万人を動員。1年3カ月の建設工事で、多数の犠牲者を出した。」(29ページ 戦局の展開)とやや詳しい事実が記述されている。『改訂版日本史用語集(A・B共通)』(全国歴史教育研究協議会編2019年)の「泰緬鉄道」の項目を見ると、「インド進攻作戦のためにタイ西部の山岳地帯を横断してビルマに通じるよう敷設された軍用鉄道。泰はタイ、緬はビルマのこと。1942年11月に建設命令が出され、多くの連合軍捕虜とアジア人労働者を酷使して行われ、多数の死者を出し、「死の鉄道」といわれた。」(333ページ)とあり、連合軍捕虜とアジア人労働者に多数の犠牲者が出たことが記されている。

しかしながら、新課程の歴史総合教科書5冊および従来の課程用の教科書4冊には「泰緬鉄道」に関する記述はまったく見られない。これでは日本史を学習する生徒たちの記憶には残らないだろうし、何と言っても「真実」を「詳細」に伝えているものがない以上、私たち日本人のほとんどが「泰緬鉄道」

をめぐる歴史的事実についてほとんど知らないのも無理のないことである。

こうしたことから、「泰緬鉄道」をめぐる歴史的事実についてより多くの学生に知ってもらい、戦争の真実がどのようなものであるのかを認識してもらうために、以下で述べるようなプログラムの中で泰緬鉄道に関する戦争博物館をめぐる研修を実施することにした。

4. 戦争博物館をフィールドワークする

(1) 西南学院大学国際文化学部の教育推進プログラムー「戦争をフィールドワークする」

1) プログラムの概要

西南学院大学国際文化学部では、教育推進プログラムとして2017年から「戦争をフィールドワークするー第二次世界大戦が残したものを通して「平和」について考える」というプログラムを実施している¹⁹。本プログラムは、国際文化学部の学生たちが、国内・国外に残る近現代の戦争の関連跡地や戦争博物館を訪ねて、引率指導教員の指導の下、事前学習を行った上でグループでフィールドワークを行い、そうした戦争とわが国との関わりについて考えることによって今年で戦後78年が経過した現在でも戦争の悲惨さが世界各地に色濃く影を落としていることを再認識し、平和の大切さを実感する目的で行われている。

コロナ禍だった2020年度、2021年度を除いて、ポーランド（アウシュヴィッツ収容所）、アメリカ合衆国（ハワイ、サイパン島）、中国（吉林省、北京、南京）、タイ（カンチャナブリー、プラチュアブキリカン）、シンガポール・マレーシア、沖縄、広島などを訪れて研修を行ってきた実績がある²⁰。本プログラムは国際文化学部の学生を対象にしており、毎年、フィールドワーク実施グループを3班（2023年度は2班）組織し、班ごとに責任指導教員がついて、事前学習、フィールドワーク、事後学習を行うとともに、「戦争」をテーマにした講演会／シンポジウム等を開催し「平和」について考える機

表2 タイの博物館の管理者

管理者	数
国家機関（芸術局を除く）	243
芸術局	43
教育機関	332
民間企業	64
財団・NGO	53
コミュニティ	108
地方自治体	150
寺院	411
故人	176

（出所）白石 2022 p.58 より転載

会をもつこととしている。

2) タイの博物館

「泰緬鉄道」に関する戦争博物館をめぐる研修内容に入る前に、タイにおける博物館の状況を概観し、私たちが研修に訪れたカンチャナブリー県の戦争博物館の位置づけについて触れておきたい。

タイにおける博物館の始まりは1850年代にさかのぼることができるという。当時のラーマ4世（モンクット王 在位1851～1868年）が「プラパート・ピピッタパン」（Phraphat Phiphitthaphan）という名の部屋を作って美術品や骨董品を展示したことに起源をもつとされる。国立博物館は1934年のバンコク国立博物館に始まり、現在では全国に43の国立博物館がある。タイ文化省芸術局所管の独立行政法人シリントーン人類学研究センター（SAC）が独自に作成した博物館データベース（2020年12月15日）に掲載されている博物館は計1579館に及ぶ。プラパットソーン・ポースリトーン氏は、実際の館の性質から、博物館を①文化省芸術局が運営する国立博物館、②その他の国家機関が運営する博物館、③寺院や地域住民が運営するローカルな博物館の3つに分類しているが（Posrithong 2013）、後述するカンチャナブリー県の戦争展示博物館はすべて③に分類される²¹。（表2参照）

3) 「泰緬鉄道」に関する戦争博物館をめぐる研修
カンチャナブリー県はアジア太平洋戦争期に日本

軍が連合軍捕虜たちや現地の東南アジア労務者たちを使って作らせた「泰緬鉄道」に関わる戦争博物館や戦跡が幾つもあることで知られている。筆者は、2017年、2019年、2023年の3度、本学部の学生を引率してタイ国カンチャナブリー県を訪れ、当地の戦争博物館および戦跡を訪れて研修を行ったが、いずれの年も、JEATH戦争博物館、泰緬鉄道博物館（タイ・ビルマ鉄道センター）、ヘルファイアーパス・メモリアルなどの戦争博物館を訪れた。また、泰緬鉄道建設において犠牲になったイギリス、オランダ、オーストラリアなどの兵士たちが眠る連合軍墓地、旧日本陸軍通訳だった永瀬隆氏が1986年に建立したクワイ川平和寺院なども訪れ、現在もタイ国鉄が運営している「泰緬鉄道」（クワイ河鉄橋駅—ナムトゥック駅間）に乗車して、現地の過酷な気候の中での鉄道建設の過酷さなどを体験した。

2017年8月の研修には国際文化学部の学生2名が参加したが、このときにはKSB瀬戸内海放送の満田康弘氏に同行していただき3日間の研修を取材していただいた²²。2019年8月の研修には国際文化学部の学生2名が参加したが、このときにはカンチャナブリーに加えて、タイ南部のプラチュアブキリカン県も訪れ、アジア太平洋戦争の発端となった1941年12月8日における日本軍のマレー半島上陸作戦についても研修を行った。2023年8月の研修には国際文化学部の学生3名が参加、本学部の伊藤慎二教授（考古学）も同行され、実りある研修を実施することができた。

（2）タイ国カンチャナブリー県

カンチャナブリー県は首都バンコクの西方110kmに位置し、県の西隣はミャンマーと国境を接している。ミャンマーとの国境近くを流れるクウェー・ノイ川とクウェー・ヤイ川（総称クウェー川）が合流する場所でもある。県内にはエラワン国立公園やサイヨーク国立公園などを擁し、山と渓谷美あふれる風景明媚な自然の宝庫として知られ、西側をミャンマーと接する国境の街サンクラブリーには、仏教を熱心に信仰するモン族やカレン族の人々が昔ながら

の素朴な暮らしを営んでいる。数々の遺跡が発見され、先史時代からクメール帝国時代の歴史を伝えるカンチャナブリーの名を世界に知らしめたのは、先述のとおり第二次世界大戦にまつわる映画「戦場に架ける橋」である。戦争中に敷設された鉄道路線のほか、鉄橋付近には連合軍共同墓地などが点在し、戦争の悲惨さ・過酷さを今に伝えている²³。

（3）カンチャナブリー県の戦争博物館

私たちが「戦争をフィールドワークする」の研修プログラムで訪れたカンチャナブリー県の戦争博物館の概要について述べておこう。

◆JEATH戦争博物館（JEATH War Museum）

JEATH戦争博物館は、日本軍の指示により泰緬鉄道建設のために強制労働に従事させられた連合国の戦争捕虜に関する展示を行っている。入場料は50バーツ（約205円）²⁴。1977年、カンチャナブリー市内クウェー（クワイ）・ヤイ川とクウェー・ノイの合流地点にあるチャイチュムポン・チャナソクラーム寺院の住職が寺院の敷地内に開館した。「JEATH」は泰緬鉄道建設に従事した日本人（Japanese）、イギリス人（English）、オーストラリア人（Australian）／アメリカ人（American）、タイ人（Thai）、オランダ人（Holland）の頭文字から名づけられた。最初は「JEATH」ではなく「DEATH」という案だったが、タイの国民性に合わないということで「JEATH」と名付けられたという。この博物館は捕虜経験者や関係者の記憶や記録をもとにして戦争当時の連合軍捕虜収容所に似せたかたちで造られている。粗末な小屋は現地に自生する竹を用いて建てられ、寝起きをする床も竹で造られ、地面が透けて見える。館内には再現された泰緬鉄道建設時の連合軍捕虜たちの様子を知らせる写真や連合軍捕虜による絵画などが多数展示されている。また、爆撃の際に落とされた不発弾、当時使われていた銃や日本刀なども展示されている。また、館外の川添いには戦争中に日本陸軍通訳として現地に滞在し、戦後、現地において泰緬鉄道建設に

おいて亡くなった人々への慰霊とタイの子どもたちへの奨学金授与などの社会活動に身を投じた永瀬隆氏の銅像が建てられている。

◆泰緬鉄道博物館（タイ・ビルマ鉄道センター）
（Thai-Burma Railway Center）

約7000人の連合軍兵士が眠る連合軍共同墓地と細い道を隔てて建つ二階建ての白亜の建物が泰緬鉄道博物館（タイ・ビルマ鉄道センター）である。鉄道沿線に暮らす地元のタイ人たち、特に若い世代が鉄道への関心が低く、このままでは歴史的に意味のある泰緬鉄道をタイ国鉄が廃線にしてしまうのではないか、また時代とともに歴史的な事実が風化してしまうのではないかと危惧したオーストラリア人Rod Beattie氏が歴史的な事実をリサーチし、それを博物館というかたちで2003年に開館した私設博物館である。館内に入るとチケット売り場とミュージアムショップがあり、連合軍捕虜によって書かれた書物なども並んでいる。

館内はテーマ別に幾つかのギャラリーに分かれている。「ギャラリー1」は「泰緬鉄道建設へ」がテーマで、日本によるアジア太平洋地域への領土拡大に伴い、泰緬鉄道が建設されるに至った背景が展示されている。日本軍占領下における捕虜の輸送、ビルマへの侵攻とビルマへの地上補給路の確保などから建設が立案されたことがわかる。「ギャラリー2」は「鉄道計画と建設」で、鉄道建設当時の絵画、写真、鉄道跡から発掘された品々と復元された道具類が並んでいる。「ギャラリー3」は「泰緬鉄道沿線の地形」である。立体地形模型が使われ、クワイ川に沿った泰緬鉄道と捕虜収容所がイルミネーションによって表示されるようになっている。また、鉄道建設の映像記録も視聴できる。「ギャラリー4」は「収容所における生活」である。収容所では食料が不足し、移動の制限があり、死者が激増している様子がわかる。「ギャラリー5」は「医療」がテーマで蠟人形によって病気と医療の様子、急場しのぎの手術の様子などが展示されている。「ギャラリー6」は「代償」がテーマである。死者の繪



写真1 JEATH戦争博物館（2017年）



写真2 クワイ川鉄橋と研修参加者（2017年）

数、死者への敬意、死亡した捕虜に対して示した日本軍の意外な敬意などがその内容である。「ギャラリー7」は「鉄道の完成」、「ギャラリー8」は「爆撃そして破壊」と続き、「ギャラリー9」では「戦後」がテーマとなっており、捕虜、労務者の本国送還、墓地探索、連合軍墓地建設、泰緬鉄道の終焉などの展示がある²⁵。泰緬鉄道の建設工事の際に亡くなった人々は、連合軍捕虜よりも東南アジア人労働者（ロームシャ）の方がはるかに多いなど歴史的記述や統計資料の展示もなされている。博物館建物正面には「DEATH RAILWAY MUSEUM AND RESEARCH CENTRE」つまり「死の鉄道博物館および研究センター」と掲示されている。

かつては、博物館内は基本的に観光客の写真撮影を禁止していたが、現在では写真撮影は許可されている。入館料は大人180バーツ（約738円）（2023年

8月現在)。

◆ヘルファイアー・パス・メモリアル (Hell Fire Pass Memorial)

ヘルファイアー・パス・メモリアルは、カンチャナブリー市内から約1時間45分ほど鉄道に乗って現在の終点となっているナムトック駅まで行き、そこからさらに車で走ること約15分のところにある。この史跡の保護と開発はオーストラリア人元戦争捕虜JG(トム)モリス氏によって提案された。JG(トム)モリスは第二次世界大戦中に泰緬鉄道建設に使役された戦争捕虜の一人だった。トムは1941年、17歳のときに志願兵として入隊し、その後、衛兵伍長まで務めた。トムは3年間戦争捕虜となり、泰緬鉄道の建設に使役された。その期間、トムは十か所におよぶ異なる捕虜収容キャンプに収容され、マラリアや赤痢に罹患した。戦後約40回、トムはタイを再訪してコンユウ切通し(ヘルファイアー・パス)を見つけようと決心した。1984年に周辺のジャングルにほとんど覆われていたヘルファイアー・パスを見つけ、鉄道建設中に亡くなったすべての人々を追悼するために、この意義のある敷地を保存したと考えた。

トムはヘルファイアー・パスを史跡として保存することをオーストラリア政府に提案した。当初、記念館の建設のために資金が提供されて1987年には記念館が正式し、この史跡へのアクセスが可能になった。1994年には歩行路と情報の表示を含むすべてのヘルファイアー・パス・メモリアルを建設するためにさらに資金が割り当てられた。その結果、1998年4月25日に現在のかたちとなり、毎年約8万人の訪問者があるという²⁶。

博物館には、旧日本軍の元で働かされた連合軍捕虜やアジア人労務者の凄惨を極めた労働・生活の様子に関する展示物が並べられている。「ヘルファイアー・パス」は「地獄の業火の道」という意味である。夜も行われる過酷な鉄道建設現場で焚かれる松明の日が「地獄の業火」のように見えたために、このように名付けられたという。博物館を出て、外



写真3 泰緬鉄道博物館(タイ・ビルマ鉄道センター)(2019年)



写真4 泰緬鉄道博物館(タイ・ビルマ鉄道センター)を見学する研修参加者

の見学路を歩いていくと、ところどころに線路の跡や朽ちた枕木が残っている。鉄道車両がようやく1両だけ通れるだけの狭い空間。両側は高さ10m程の垂直の断崖で、泰緬鉄道敷設の時、最難所「地獄の切り通し」であったことが分かる。

◆その他の戦争関連展示と戦跡など

・第二次世界大戦博物館 (World War II Museum)

クワイ河鉄橋に隣接するように建てられている博物館であり、入り口には泰緬鉄道で使用された蒸気機関車が展示されている。白いビル1階から4階のフロアが博物館として公開されている。展示室には第二次世界大戦で使われた武器やクワイ河鉄橋をめぐる悲惨な状況が展示されている。

また、泰緬鉄道建設工事に使用された貨車、軍用の乗用車、オートバイなどとともに、クワイ河鉄橋

周辺での爆撃や工事の状況が実物大のジオラマで展示されている。

・ 連 合 軍 共 同 墓 地 (Kanjanaburi Allied War Cemetery)

カンチャナブリー市内のメインストリート沿い、前出の泰緬鉄道博物館の向い側に連合軍共同墓地がある。ここには泰緬鉄道建設工事に駆り出されて死亡した連合軍の捕虜6982名の兵士が眠っている。イギリス兵、オランダ兵、オーストラリア兵が多く、その墓碑には氏名、享年、所属部隊などが刻まれているが、遺族が手向けたであろう花やメッセージが置かれていたりもする。

・ チョンカイ連合軍共同墓地 (The Chong-Kai War Cemetery)

カンチャナブリー市の郊外にある連合軍墓地。元捕虜自身の手で教会と共に設置されたこの墓地には、約1750人の連合軍兵士が眠っている。川岸から墓地までの約100mの道は、南国の色鮮やかな花が木漏れ陽を浴びる美しい散歩道になっている。

・ 日本軍建立の慰霊塔 (Memorial of the Death in Battle)

クワイ河鉄橋のすぐ近くに、日本軍鉄道隊が泰緬鉄道建設工事によって犠牲になった捕虜や徴用された人々の慰霊のために立てた慰霊碑がある。慰霊碑の側面には「この慰霊碑は、第二次世界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。」とタイ語、日本語、英語で記されている。

・ クワイ河平和寺院 (The River Kwai Peace Temple)

クワイ河鉄橋からほど近いところに、1986年に永瀬隆氏が平和への祈りを込めて建立したクワイ平和寺院がある。この寺院に安置されている仏像の頭部には永瀬隆夫妻の結婚指輪が納められている。



写真5 ヘルファイアerpas・メモリアル (2023年)



写真6 ヘルファイアerpasを見学する研修参加者たち (2023年)

(4) 研修に参加した大学生たちは「泰緬鉄道」をどうとらえ、どう感じたのか？

私たちは、カンチャナブリー県の戦争博物館やそのほかの戦跡・施設を訪れたわけだが、その研修に参加した大学生は博物館の戦争展示などを見学して何をどのように感じたのであろうか。研修後に学生たちから寄せられたレポート (下線部は筆者による) から抜粋してみよう。

「鉄道建設でとりわけ苛烈を極めた場所の一つに、ヘルファイアerpasがある。夜間の突貫工事で工事現場を照らすカンテラの灯りが、まるで地獄の業火のように見えたこととされることから「地獄の業火峠」とも呼ばれている。カンチャナブリーからナムトク²⁷へ開通させるのに、この岩山を十分な道具無しに、簡易的なハンマーや爆弾を爆発させて穴を開けることで切り通す必要があった。更に、「スピード」時代に入って完成を急ぐよう命令が下ったことで、作業時間は一日当たり最長で16時間から18時間に及び、食事も2回程しか与えられなかったそうだ²⁸。このような悪条件の中、病にかかって亡くなった捕虜も大勢いたそうだ。

私はこのフィールドワークで、ヘルファイアerpasも見学した。現在、岩山を切り開いて作ったヘルファイアerpasに至るまでには、博物館（ヘルファイアerpas・メモリアル）の横にある階段を下っていく。実際に自分の足で降りてみると、いかにこの岩山が高かったかを体感させられた。湿度が高く、蚊も多い。日本から初めてタイに上陸した私にとっては、蚊に刺されることですら恐怖に感じてしまった。しかし、捕虜たちは蚊が飛んでいることなど気にしている暇は無かっただろう。当時はマラリアだけではなく、栄養失調の状態になりながら、自分の身近で爆弾を爆発させたり手を痛めながらハンマーで穴を開けなければならなかったはずだ。現代を生きる私が、蚊だけを気にしてられる余裕を持てることは平和の中で生きている証拠だと思った。切り開かれた岩肌を見ると、ハンマーで穴を開け、爆弾を爆発させた跡が至る所に確認できた。そうした穴の跡が、私にはとても生々しく見えた。」（大学4年Iさん 2017年）

「現地（筆者注：タイ）へ向かうにあたっての事前学習や基礎となる知識は現地で見聞きし感じたことに対しての明確な背景知識となり、また問題意識を持って取り組んだことにより深い考察ができた。それと同時に事前学習での関連映像や写真で感じたものと、現地で実際に見たものとは異なるように感

じた。現地を訪れることによる現地の人々との出会いや発見、実際に第二次世界大戦の事実に触れることにより、より受動的に体感的に感じる事ができた。実際にヘルファイアerpasでは想像よりも切り開かれた岩は高く絶壁で、泰緬鉄道の壮絶さを見て取れた。連合軍の戦争墓地は想像だけでは当時の過酷さ、そしてどれだけの犠牲を生んだのかということを、現地を訪れた際に目にした実際の墓地の数を見ることによって第二次世界大戦の傷の大きさを改めて理解した。そして同じ日本人という出自という共同意識を持ち、当時の日本人が犯した罪の大きさを同じ立場として考える事ができた。」（大学2年Tさん 2017年）

「ヘルファイアerpas・メモリアルは展示の入り口が犠牲になった兵士の方の名前がずらっと書かれていて威圧感を感じました。小さな博物館なのでほかの見学者と距離が近く、欧米人の観光客の方とすれ違うたび視線を感じたような気がして居心地が悪かったです。ヘルファイアerpasに実際に足を踏み入れると、全体のほんの一部を歩いただけですがそれでも長く感じて、しかも今の保存状態はだいぶ整備されて歩きやすくなっているけれどもそれでも疲れてしまうような環境だったのでよくこれを1年あまりで完成させたなと思いました、裏を返せばどれだけ無理難題を押し付けて作らせたのだろうと労働の過酷さを感じました。

ヘルファイアerpasは1970年代にオーストラリアの元捕虜の生存者の方がジャングルに埋もれて忘れ去られていたのを発見して保存に至ったそうですが、体験者が生きていて、想像を絶するようなことがあっても人間は案外あっさり忘れてしまうものなのだとそこに少し恐怖を感じました。歴史を正しく伝えていく、忘れないようにしていくことの難しさを感じました。」（大学2年Sさん 2019年）

「ヘルファイアerpasメモリアルではたくさんの外国人観光客と一緒に一つ一つのパネルを見て、学びを深めていくのと同時に戦争の加害者としての意識が

強くなったのと同時に日本人が私たちのグループし
かいなかったため、後ろから誰かに刺されてしまう
のではないだろうかという恐怖も感じた。初めて欧
米人が被害者となっている記録を目にして率直に恐
怖を感じた。いつも戦争の資料館と言えば日本人が
苦しんでいる記録ばかり見せられ、終戦記念日と言
えば思い出すのは原爆の被害者としての意識ばかり
だった。しかし、初めて海外で日本人が加害者側の
戦争の記録と、何の日本人びいきもない、淡々とお
ぞましい事実が書かれている言葉や写真、映像に足
がひるんだ。さらに博物館で見る内容は私が全く知
らないことばかりで、自分の無知を恥じた。

その後、ヘルファイアerpasを実際に歩き、一番
印象に残ったのは切り開かれた高い岩山である。岩
山に上って上から見た景色にとっても驚いた。あの過
酷な労働環境で、これだけ高い岩山を人力で切り開
かせたとはとても考えられなかった。砂利道から垣
間見える当時の線路を歩き、この線路の上でどれだ
けの死者を出したのだろうかと思いをはせながら一
歩一歩歩いた。やはり日本人の見学者が私たちのグ
ループだけだったのがとても今の日本の現状を鮮明
に表しているなど感じた。ほとんどの日本人は泰緬
鉄道の事実を知らないまま、もしタイに行ったとし
ても観光で終わり、ましてやこの戦争の負の遺産に
訪れることもないのだろうと感じたとともに研修の
意義を深く体感した。」(大学2年Kさん 2023年)

「ヘルファイアerpas・メモリアルには加害者の
日本人として入るのは少し怖かった。(博物館に展
示してあった) 1日15時間の労働で米300g程度と
塩しかもらえないのはひどすぎる。日本軍の酷使に
よる捕虜や現地の人たちの死者数が約80,000人と
いうのを見て鳥肌がたった。泰緬鉄道から見た岩肌を
今度は(ヘルファイアerpasでは)自らの手で触る
ことができ、先ほどよりもいっそう当時の労働者の
必死さを感じた。大変暑く虫も非常に多かった。こ
の中で作業を強いられていた人々の気持ちを考えると
本当に切ない。」(大学1年Yくん 2023年)

「泰緬鉄道博物館(タイ・ビルマ鉄道センター)
は全面英語ですべて完璧には理解できませんでしたが、
どのようなことを兵士の方はさせられていたのか、
また戦後被害にあった兵士たちがどうしてきたか
が展示されているようでした。キャプションが理解
できなくても遺留品や模型、ジオラマなどで理解
することのできるいい展示方法だったと思います。」
(大学2年Sさん 2019年)

「(カンチャナブリーの連合軍墓地に)隣接してい
た泰緬鉄道博物館(タイ・ビルマ鉄道センター)に
足を運び、まず初めに「DEATH RAILWAY
MUSEUM」と建物に大きな文字で書かれていた博
物館の名前のインパクトに圧倒させられた。博物館
のなかには、泰緬鉄道建設時の実際の写真やビデオ、
模型、兵士たちの遺物等、様々な形で戦争の記憶
を私たちに痛いほど鮮明に伝えた。当時の記録が
あまりにも衝撃的なものであり、次第に俯いていく
顔と、重くなる気持ちと足、誰も声を発しようとし
なかった、あの時に感じた思いや見たもの全てが深
く私の心に刻まれた。特に説明文に何回も繰り返し
書かれているJapaneseという言葉に何回もはっと
させられ、日本人であることの恐怖を始めて感じた
のと同時に日本人としてここに足を運ぶことの重要
性を感じた。」(大学2年Kさん 2023年)

「泰緬戦争博物館(タイ・ビルマ鉄道センター)
でも欧米人の方々が見学されており、彼らが
「Japanese」という単語を発するだけでドキっとし
てしまう。さまざまな模型が展示されており、最も
印象に残ったのは衛生環境が大変ひどい場所で過ご
した労働者の足だ。本当に悲惨だった。今でも想像
しただけで胸が痛い。」(大学1年Yくん 2023年)

「JEATH戦争博物館は当時兵士が寝泊まりしてい
た小屋のような施設(筆者注:捕虜収容所を模した
造り)でなかなか年季の入った展示でした。泰緬鉄
道の当時の写真やいかに日本人がひどい所業をした
のか絵で展示してあり、思わず顔をしかめてしまう

ような描写もありました。展示スペースを出ると端のほうに長年泰緬鉄道の贖罪に努めてこられた永瀬隆さんの像とモニュメントが設置されていましたが、ほかの観光客の方は見向きもしないというか、何の像か理解されていないから興味がないようで誰も見ていなかったの、日本人を許してほしいとは思わないけれども永瀬さんの活動は欧米の方にも知ってほしいと少し残念に思いました。展示に永瀬さんの活動について触れるようなものを加えてもらえたらいいなと思います。」(大学2年Sさん 2019年)

「JEATH戦争博物館には泰緬鉄道を建設している当時の写真や絵画が主に展示されていた。労働者たちが、連合軍の攻撃・日本軍の見張り・空腹・洪水・皮膚や目の伝染病などに苦しんでいる様子が繊細に描かれており、見るたびに苦しくなった」(大学1年Yくん 2023年)

・その他の戦争展示博物館と戦跡

「第二次世界大戦博物館は中国の富豪が作ったらしくなかなかカオスな空間でした。タイに中国の経済が影響力を持っているのだなと思いました。とても勉強になったけれども、欧米の方が中心になって作られているので、アジア人の「労務者」に関する記述があまりないことが気になりました。兵士と同じように過酷な労働を強いられ命を落としてきた同士としてもっとそちらにフォーカスした展示や博物館があればいいなと思います。クワイ河鉄橋を向こう岸まで渡りましたが、対岸には戦争をレジャー化して観光地にしていて受け入れがたい歴史も利用して観光に頼らないといけない現状を感じました。日本兵が敵として演出されているけれどもいまここにいる日本人に特別注意を払う現地の方もいなくて、完全にレジャー化していました。日本で同じことをしたら不謹慎とかで炎上しそうですが、お国柄の違いを感じました。」(大学2年Sさん 2019年)

「泰緬鉄道の犠牲となった連合軍の捕虜の人々はカ

ンチャナブリーとチョンカイの戦争墓地に埋葬された。カンチャナブリーの墓地には約6000~7000人の連合軍捕虜が埋葬されている。チョンカイの墓地は元々捕虜の病院の跡地であり、その地で労働による怪我やマラリアにより多くの人々が亡くなったため、その場所を墓地とした。チョンカイの墓地には約1700人の犠牲者の人々が埋葬されている。

石碑には一つ一つに名前、年齢、誕生日、所属部隊が刻まれていた。また、多くの石碑には家族や恋人によるメッセージが添えられていた。戦争墓地では、現地の人々が花や土の管理をしており、埋葬された人々を悼む気持ちがうかがえた。

現地を訪れた際に、一つの墓石の前にたたずんだイギリス人男性(29歳)がおり、その男性は第二次世界大戦により犠牲となった祖父の墓参りに来ている。長時間墓石に話しかけ、花を添え、犠牲者に対する思いの強さを感じた。」(大学2年Tさん 2017年)

「クワイ河平和寺院は、たった一人で戦後処理を行った日本人の永瀬隆と妻である永瀬佳子の意志によって31年前に建設されたものである。これは、日本人がカンチャナブリーを訪れた際に、“日本人である”という出自を超えて第二次世界大戦に対しての祈りをささげられるようにと造られたものである。建物自体は当時(修復)工事中であり、少し老朽した様相であったが、訪れた際にはすでに多くの線香があげられており、供え物があった。そして寺院内は綺麗に整備されていた。仏頭には永瀬夫妻の結婚指輪が埋め込まれており、それからは永瀬夫妻の寺院建設にあたっての強い思いや第二次世界大戦での犠牲者に対する追悼の意が込められているように感じた。また、実際に現地を訪れて、仏像の膝元に千羽鶴が置いてあった。このような日本文化を第二次世界大戦の跡地で発見したことからは、永瀬隆の戦後補償の功績の偉大さを感じられた。」(大学2年Tさん 2017年)

5. おわりに

タイ国カンチャナブリー県にある戦争博物館を訪れて毎回思うのは日本人訪問者がいないことである。初めて、JEATH戦争博物館を訪れた1987年12月から数えて幾度となくこの地の戦争博物館を訪れているが、ほとんど日本人には会ったことがない。それとは反対に、タイ人から「ファラン」と呼ばれる欧米人の訪問者が多いのが目立つ。そして、その欧米人訪問者たちの眼は、日本人である私たちに向けられることも少なくない。その瞳にはときに敵意や憎しみが見られる。

かつてヘルファイアー・パスを訪れたとき、かつての連合軍捕虜たちに出くわした体験を、KSB瀬戸内海放送の満田康弘氏は、自著で「わずか数メートル離れたところに立った元捕虜らの冷たい視線にあって、息もできなかつた。こちらを睨みつけ、突然その憎しみが私を締め付けてきた。息もできなかつたよ。……、(元捕虜の)レインの目は火のごとく怒り、拳をにぎりしめていた。」と述懐している²⁹。先の大学生たちの体験記にある、欧米人観光客たちの口から「ジャパニーズ」という言葉が発せられたときに大学生たちが感じた戦慄や恐怖もこれに近いものだった。

日本は敗戦国であり、世界で唯一の被爆国である。私たちは「ヒロシマ」「ナガサキ」で起きた惨状に多くのことを学び、戦争の悲惨さを実感する。しかし、戦争中に日本軍が各地で行ったことを目にし耳にし、そこで被害を受けた人々の憎しみにあふれた視線に遭遇することは稀である。「泰緬鉄道」をめぐる起きたことの詳細について歴史の教科書で学ぶこともほとんどない。

それだけに、本稿で紹介したようにタイ国カンチャナブリー県の戦争博物館を見学し、そこから日本国内ではあまり語られない、そして書かれてこなかった歴史的事実を学ぶ意義は大きい。先述したように、研修参加学生たちから発せられる「過酷」「悲惨」「衝撃」「恐怖」といった感情は、机上で書物を読んで感じる以上に博物館の展示から学び感じ

ることが大きいからであり、戦争当時の臨場感に近いものを体験し体感できるからである。

今回は触れなかったが「戦争をフィールドワークする」のプログラムで3人の学生とともにシンガポールにある幾つもの戦争博物館を訪れたときに感じた戦慄、日本の直接関係がないように思われがちなベトナム戦争やカンボジア内戦に関する戦争博物館を訪れたときの胸が苦しくなるような思い、こうした戦慄や思いを感じることも戦争博物館での「学び」をより一層深いものにしてくれる。「戦争博物館をフィールドワークする」ことによって得られる教育的効果は当初研修プログラムを立ち上げた私たちの想像を超えるものだった。研修に参加した学生が自分たちが体験したことを授業その他の機会に、ほかの学生たちに伝えていく機会も準備しているが、こうした機会をとらえて「戦争の悲惨さ」と「平和の尊さ」を伝えていく努力を続けていきたい。

<註>

¹ 展示学事典 2020 p.444

² 大平 2022 p.1

³ 山辺 2004

⁴ 村上 2003 なお、本稿で取り上げるカンチャナブリー県の戦争博物館は「平和博物館」としての役割を担う部分が多いが、「軍事博物館」との明確な線引きが難しいため、本稿では両者の概念を同時に含むものとして「戦争博物館」という用語を用いることとする。

⁵ 例外的にドイツでは、自国の戦争犯罪を認め、通史を展示しているが、日本においては、国立博物館において戦争通史の展示は見られないという(細川 2007)

⁶ 福西 2011

⁷ 大参 前掲書

⁸ 『展示学事典』 p.444

⁹ 『遊就館』ホームページのトップページの「貴重な史資料が真実を語り継ぐ」より

¹⁰ 細川 前掲書

¹¹ ただしこの映画はスリランカで撮影が行われたこと、虚構とオリエンタリズムに覆われていることなど真実を伝えるものではない。詳しくは、永瀬隆 1986を参照。

¹² 小菅信子、朴 裕河、根本敬服「鼎談 泰緬鉄道と東南アジア」ジャック・チョーカー 2008 所収

¹³ 前掲書

¹⁴ 吉川 2011 p.3

¹⁵ 後述する泰緬鉄道博物館(タイ・ビルマ鉄道センター)の展示資料による。

¹⁶ ベネディクト 1946(長谷川松治訳)

¹⁷ 本節の「泰緬鉄道」に関する記述については、片山 2019 も参照している。

¹⁸ JEATH戦争博物館の「JEATH」とは戦争に関わった日

- 本 (Japan)、英国 (England)、オーストラリア／アメリカ (Australia, America)、タイ (Thailand)、オランダ (Holland) の頭文字をとって名づけられた。
- 19 国際文化学部では2014年度、2015年度の2年に渡って「戦争を歩く」「戦争を記憶する」というテーマで一般市民向けの公開講座を企画した(コーディネーターはいずれも中島和男教授(当時))。この公開講座をきっかけとして2017年から「戦争をフィールドワークする」という研修プログラムを実施するとともに、「文化のダイナミズムB」という授業において「戦争を歩く、戦争を記憶する」というテーマのオムニバス形式の授業も実施し、これらを連携させることによって「戦争の悲惨さ」「平和の尊さ」について認識を新たにする教育を実施している。
- 20 本学部における授業(文化のダイナミズムA—戦争を歩く、戦争を記憶する)とも連携して成果をあげてきた。
- 21 白石 2022 p.85-9
- 22 このときの研修の様子は「大学生が見た泰緬鉄道の歴史」(9分15秒)としてKSB瀬戸内海放送で放映された(2017年9月)。また、現在もyoutubeで視聴することができる。
- 23 タイ国政府観光庁のホームページ「カンチャナブリー」の項を参照した。
- 24 タイパーツと日本円の為替レート(2023年12月24日現在)、1パーツ=約4.1円で計算した。
- 25 中村 2012 p.88を参照した。
- 26 当館のパンフレットを参考に筆者がまとめた。
- 27 現在、タイ国鉄が運営している終点の駅がナムトゥク駅である。
- 28 以下、下線は筆者による。
- 29 満田 2011 p.72
- <参考文献>
- 内海愛子、G.マコーマック、H.ネルソン『泰緬鉄道と日本の戦争責任—捕虜とローム者と朝鮮人と』明石書店 1994年
- 大参翔平「日本の戦争展示博物館の歴史と諸問題の整理(明治大学大学院文学研究科臨床人間学専攻) 2022年
- 柿崎一郎『タイ鉄道と日本軍—鉄道の戦時動員の実際 1941~1945年』京都大学学術出版会 2018年
- 片山隆裕 2019「DEATH RAILWAY(泰緬鉄道)—「歴史」を正しく学び、紡ぎ、伝えていくために」中島和男・片山隆裕(編著)『戦争を歩く、戦争を記憶する』朝日出版社 2019年 pp.44-62
- 川口幸也(編)『展示の政治学』水声社 2009年
- キングウィック, C.『戦場にかける橋—泰緬鉄道の栄光と悲劇』(服部實訳)サンケイ新聞社出版局 1975年
- 白石華子「タイの博物館と学芸員」山形真理子・徳澤啓一(編)『アジアの博物館と人材教育—東南アジアと日中韓の現状と展望』雄山閣 2022年 pp.85-103
- チョーカー, J.『歴史和解と泰緬鉄道—英国人捕虜が描いた収容所の真実』(根本尚美訳)朝日新聞出版 2008年
- 永瀬 隆『「戦場にかける橋」のウソと真実』岩波ブックレット 1986年
- 中村 浩『ぶらりあるき バンコクの博物館』芙蓉書房出版 2012年
- 日本展示学会(編)『展示学事典』丸善出版 2020年
- 二松慶彦『三仏峠を越えて—泰緬鉄道を語る』啓文社 1985年
- 福西加代子「戦争・平和を展示する—日本と韓国の博物館に関する比較研究」(日本文化人類学会第45回研究大会) 2011年
- ベネディクト, R. (1946)『菊と刀』(長谷川松治訳)講談社学術文庫 2005年
- ・細川幸太郎「戦争展示の意味—博物館の国際比較」(修士論文)(東京大学学術機関リポジトリ) 2007年
- ・満田康弘『クワイ河に虹をかけた男—元陸軍通訳永瀬隆の戦後』梨の木舎 2011年
- ・村上登司文 2003「平和博物館と軍事博物館の比較—比較社会的考察」『広島平和科学』広島平和科学研究センター pp.123-143
- ・山辺昌彦「日本の平和博物館の到達点と課題」歴史教育者協議会編『平和博物館・戦争資料館ガイドブック』青木書店 2004年
- ・吉川利治『泰緬鉄道—機密文書が明かすアジア太平洋戦争』雄山閣 2011年

片山 隆裕 (かたやま たかひろ)

国際文化学部教授(博物館館長)