西南学院大学　国際文化論集　第38巻　第２号　2024年３月　別刷

泰緬鉄道と筑豊炭鉱とオランダ人考古学者
── 日本軍捕虜時代の H. R. van Heekeren 博士の足跡 ──

伊　藤　慎　二

Reprinted from *Seinan Journal of Cultures*, Vol.38, No.2,
March 2024

5．大正鉱業中鶴炭鉱（福岡県中間市）での捕虜生活

1944（昭和19）年６月18日に帝亜丸が到着した門司港（福岡県北九州市）周辺は，連合軍による空襲を受けていた[9]。下船した捕虜たちは，すぐに25名ずつ全裸にされて，本人と着衣が消毒され，その後福岡県内各地の捕虜収容所へ鉄道で移送されることになった。それらは，福岡俘虜収容所第６分所（水巻）300人，福岡俘虜収容所第９分所（宮田）100人，福岡俘虜収容所第17分所（大牟田）420人，福岡俘虜収容所第21分所（中間）350人であったとされる[10]。van Heekeren は，このうちの福岡俘虜収容所第21分所（中間）350人のうちの「認識番号：196302・階級：兵卒（sld）」の一兵士として，オランダ人捕虜名簿310人中にその名前を確認できる[11]。

そして，この門司港到着時に，van Heekeren にとって奇跡がおきた。約20日前にタイのノーンプラードゥク第Ⅱ捕虜収容所で没収され，もはや永久に失われたと思われていた収集考古資料を，捕虜仲間の秘かな助力で，門司港到着の際に取り戻すことできたのである（van Heekeren 1948：24頁）。その間の資料の保管・移送方法の詳細は述べられていないが，たとえば捕虜仲間が荷役に関わった日本への移送物資などに秘かに再回収した資料を紛れ込ませておいた可能性なども考えられる。

門司港から福岡俘虜収容所第21分所までの移動は，同分所に収容されたオランダ人捕虜のJ.D.ルーゲの日記によると，６月18日午後10時に列車に乗り，午後11時30分に折尾駅で乗り換え，６月19日午前２時30分に収容所に到着したという（Kemperman・Broers 編　2004：72頁）。門司港駅から中間駅までの距離は，約34km である。極端に時間をかけた深夜の移送は，おそらく移動距離や地理感覚を捕虜たちに混乱させる意図があったと考えられる。収容所は100m四方で，内部は畳敷の新しい建物で（Kemperman・Broers 編　2004：74頁），時に比較的良質のパンが少量与えられたが（Kemperman・Broers 編　2004：185頁），基本は少量の米飯が主で，栄養が足りずに捕虜たちは「歩く骸骨」のような姿になっていたとされる（Kemperman・Broers 編　2004：192頁）。また，

収容所の各建物に50名，各部屋には８名が収容された。収容所から炭鉱までは徒歩20分であったとされる[12]。日本降伏時の収容捕虜数は588人（オランダ311人，オーストラリア175人，イギリス99人，アメリカ３人）であった[13]。van Heekeren は，この福岡俘虜収容所第21分所や日本国内での抑留中の状況については，ほとんど記していない[14]。ただ，取り戻すことができたタイでの収集考古資料は，収容所の床板下に秘匿保管していたようである（Bakker 1960）。

この収容所の位置は，大日本帝国降伏後に，アメリカ軍のB-29 部隊による捕虜収容所への食糧等の補給物資投下作戦「POW（Prisoner of War＝戦争捕虜）補給作戦」の報告から推測可能である。「POW 補給作戦」の一環で，福岡県遠賀郡中間町（現在の福岡県中間市）にあるこの福岡俘虜収容所第21分所も，1945（昭和20）年９月10日に補給物資投下対象となっている（奥住・工藤・福林　2004：90頁）。その「報告 No.84」と掲載写真（図８）によると，高い柵に囲まれた17棟の兵舎形建物と，その中の左端中央の細長い建物屋根上横向きに「PW」という文字を確認できる。この写真を，1948（昭和23）年１月19日にアメリカ軍がこの付近を撮影した航空写真（USA-R211-38）（図９）と比較すると，図８上部を左右に横切る河川・水路とその左端付近に特徴的な曲がり方で川をまたぐ道と橋の位置関係などから，堀川と曲川に掛かる岩瀬祇園橋と識別できる。これを基準に現在の地図と対比すると，福岡捕虜収容所第21分所は，おおよそ現在の中間市中鶴４丁目１・６・７番付近に位置していたと考えられる（図10c・d）。周囲のほぼ三方が水路・河川や田畑であり，監視・隔離の利便性が特に重視されていたためと推測される。

この近隣に当時あった操業中の炭鉱は，大正鉱業中鶴炭鉱の中鶴一坑（中鶴炭坑）・中鶴二坑（大根土炭坑）・新手本坑（三尺層炭坑）などが代表的である（長谷ほか編　2003：10頁）。中鶴一坑は収容所から直線距離で約500m，中鶴二坑は収容所から約1.4km，新手本坑は約2.3km である。収容所から炭鉱まで徒歩20分であったとすると，van Heekeren らが強制労働に従事していたのは，中鶴二坑の可能性が高い（図９d，図10a・b）。

福岡俘虜収容所第21分所収容捕虜の使役企業は，大正鉱業中鶴鉱業所である。

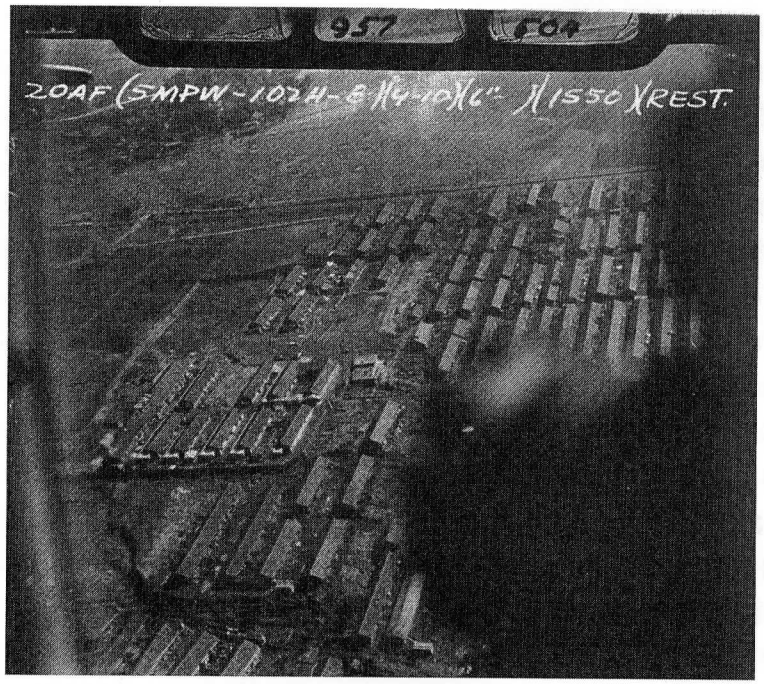

図８　米軍が撮影した福岡俘虜収容所第21分所
中央左側の塀に囲まれた長方形区画内横４列の建物群。左端の長い建物の屋根上に横向きの「PW」の文字が見える。　出典：（奥住ほか　2004：90頁）

当時の主要役職者は，社長：伊藤傳右衛門，生産責任者：伊藤八郎，鉱業所長：日高兵吉となっている（林編　1990：442-443頁）。また，福岡俘虜収容所第21分所を担当した軍関係者は，分所長の末松一幹中尉（1944年・昭和19年６月～７月）または後任の平石広喜中尉（1944年・昭和19年７月～1945年・昭和20年９月）を含む合計24名の日本軍兵士であった（林編　1990：617-620頁）。なお，同時期の中鶴炭鉱には，おもに強制連行されてきた3000～4000人の朝鮮人労働者もいた（林　1989：265-297頁）。

捕虜と地域社会の間には人間的な交流もあった。中鶴炭鉱近くで開業していた歯科医院の加来繁雄医師は，大正鉱業の労務係からの依頼がきっかけで，赤

図９　1948年１月19日米軍撮影の中間市中鶴炭鉱周辺（国土地理院・USA-R211-38）
a．福岡俘虜収容所第21分所跡，b．中間駅，c．中鶴一坑（中鶴炭坑），
d．中鶴二坑（大根土炭坑），e．新手本坑（三尺層炭坑）

謝　辞

本稿執筆にあたり，泰緬鉄道全般に関して，西南学院大学片山隆裕教授より現地で詳しくご教示を賜りました。また，戦時中の福岡県中間市における捕虜と収容所に関して，加来歯科医院加来千里院長と中間市教育委員会生涯学習課吉田浩之氏より懇切なご教示を賜りました。末筆ながら厚く御礼申し上げます。

註

1) 日本軍政期のインドネシアにおける考古学と遺跡保護関係では，ジャワ島プランバナン（Prambanan）遺跡群のロロ＝ジョングラン（Roro Jonggrang）寺院遺跡は，オランダ領東インド政府考古局のオランダ人技術者などによってすでに着工中の修復工事の継続を認めた。しかし，戦争末期の段階では修復工事も中断放棄状態になっていたとされる。また，ジャワ島のボロブドゥール（Borobudur）遺跡では，地域の軍政で文教・宗務担当の古沢安二郎が東南隅部の地下旧基壇の発掘を行っている（千原　1969：102-104 頁，坂詰　1997：161・164-165 頁）。

2) 泰緬鉄道（タイ王国）関係地名の日本語カタカナ表記は，吉川利治の研究（吉川　2011）を参考にした。

3) ちなみに，泰緬鉄道関係の遺構・遺物そのものも，すでに考古学的探究が課題になっている。たとえば，泰緬鉄道博物館（The Thailand-Burma Railway Centre）学芸員の Rod Beattie や捕虜遺族により，廃線になった区間の現存遺構やその周辺に散布する残存遺物の探索が行われている（Beattie 2015a・b, Fryer 2018）。

4) 日本軍による捕虜に対する拷問と似た私刑・拷問例は，世界記憶遺産に登録された山本作兵衛筆の福岡・九州の炭鉱記録画でも見ることができる（森本ほか編　2008：58 頁図版 289・290，60 頁図版 301-306，110 頁図版 572，111 頁図版 576，112 頁図版 581-584）。

5) 泰緬鉄道博物館（The Thailand-Burma Railway Centre）学芸員の Rod Beattie によれば，アジア人労務者はビルマ人・中国人・ジャワ人・マレー人の合計 177900 人で，そのうち死者は合計 85425 人（＝死亡率 48.02％）と推計している（Beattie 2015b：41 頁）。

6) van Heekeren の泰緬鉄道建設強制労働中の考古学的探索については，後年の下記自伝中の 51-57・67・145・165 頁でも言及されているが（Bloembergen and Eickhoff 2015：144 頁註 47），今回原本を入手できなかったため，内容を確認できなかった。

van Heekeren, H. R. 1969 *De onderste steen boven*, Van Gorcum (Assen)

また，van Heekeren も中心的に参加した戦後の同地域におけるタイ・デンマーク合同考古学調査成果報告書に関する瀬戸口烈司による書評（瀬戸口　1969）が，van Heekeren の泰緬鉄道建設強制労働中の考古学的探索について，日本国内で最初に比較的詳しく紹介した例である。

7) バーンカオ（Ban-Kao）における 1943 年 3 月～4 月のオランダ人捕虜の状況については，日本軍による 1942 年～1945 年までの各地のオランダ人捕虜と収容所の状況などをまとめた「Japanse krijgsgevangenkampen」中の泰緬鉄道関係収容所一覧の〈Ban kao〉の記事（https://japansekrijgsgevangenkampen.nl/Bankao.htm）を，参考にした。

8) 帝亜丸と捕虜移送状況に関しては，日本軍による 1942 年～1945 年までの各地のオランダ人捕虜と収容所の状況などをまとめた「Japanse krijgsgevangenkampen」中の捕虜移送船〈Teia Maru 2〉の記事（https://japansekrijgsgevangenkampen.nl/Teia%20Maru%202.htm）を，参考にした。

9) 捕虜たちの後の回想では，帝亜丸の門司港到着は，6 月 15 日～6 月 19 日までと記憶に違いがある（註 10 参照）。これは，船倉内に閉じ込められていたことで，捕虜たちの日付の感覚が混乱していたことが要因と考えられる。なお，これらの日付に近い門司港周辺の空襲は，日本本土最初の空襲とされる 1944（昭和 19）年 6 月 16 日未明の北九州空襲である（小野編　2016：113-114 頁）。

10) 帝亜丸下船後の福岡俘虜収容所各分所への分配移送人数については，日本軍による 1942 年～1945 年までの各地のオランダ人捕虜と収容所の状況などをまとめた「Japanse krijgsgevangenkampen」中の捕虜移送船〈Teia Maru 2〉の記事（https://japansekrijgsgevangenkampen.nl/Teia%20Maru%202.htm）を，参考にした。

11) 帝亜丸で門司港に到着し，福岡俘虜収容所第 21 分所に収容されたオランダ人捕虜の名簿は，日本軍による 1942 年～1945 年までの各地のオランダ人捕虜と収容所の状況などをまとめた「Japanse krijgsgevangenkampen」中の〈Teia Maru-Fukuoka21B naamlijst〉と〈Fukuoka 21B, Nakama〉の表（https://japansekrijgsgevangenkampen.nl/Teia%20Maru%20Fukuoka%2021B.htm）・（https://www.japansekrijgsgevangenkampen.nl/Naamlijst%20Fukuoka%2021B.htm）を，参考にした。

12) 中間の福岡俘虜収容所第 21 分所については，日本軍による 1942 年～1945 年までの各地のオランダ人捕虜と収容所の状況などをまとめた「Japanse krijgsgevangenkampen」中の〈Fukuoka 21B, Nakama〉の記事（https://www.japansekrijgsgevangenkampen.nl/Fukuoka%2021B.htm）を，参考にした。

13) 日本降伏時の福岡俘虜収容所第 21 分所の捕虜収容人数については，POW 研究会福林徹による「日本国内の捕虜収容所」の〈福岡俘虜収容所　中間分所〉の記事（http://www.powresearch.jp/jp/archive/camplist/#fukuoka）を，参考にした。

14) H. R. van Heekeren の日本での捕虜時代については，後年の下記自伝中の 58-60 頁でも触れられているが（註 12 参照），今回原本を入手できなかったため，内容を確認できなかった。

van Heekeren, H. R. 1969 *De onderste steen boven*, Van Gorcum (Assen)

15) 日本降伏時の福岡俘虜収容所各分所収容捕虜の生存者数と死者数は，POW 研究会福林徹「日本国内の捕虜収容所」の〈福岡俘虜収容所〉（http://www.powresearch.jp/jp/archive/camplist/#fukuoka）記事を，参考にした。

16) ソ連邦スターリン政権による日本兵シベリア抑留者数と死者数は，厚生労働省「シベリ