



Title	マレー半島横断運河計画 : クラ地峡をめぐる日英の 相関と衝突
Author(s)	橋本, 順光
Citation	日本研究論集. 2018, 18, p. 96-127
Version Type	VoR
URL	<a href="https://hdl.handle.net/11094/73336">https://hdl.handle.net/11094/73336</a>
rights	Copyright © 2018 Chulalongkon University All rights reserved.
Note	

*The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA*

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

# マレー半島横断運河計画 —クラ地峡をめぐる日英の相関と衝突—

## Planning Kra Canal across the Malay Peninsular : Correlation and Conflict between Japan and Britain

橋本順光\*

大阪大学・文学研究科・准教授

### 要旨

1930年代後半、マレー半島を横断するクラ運河開削に日本が着手している  
と幾度も報道されたが、噂の出所は、詩人草野心平の父・馨によるお粗末な投  
資企画書だった。ただし、英国が予想していた通り、1941年12月には、日本  
軍の一部がクラ地峡から英領ビルマに侵入した。直後に従軍した作家高見順は  
宣伝記事を発表し、帰国後に発表した小説には、ビルマで読んだモーリス・コ  
リスの小説と、東南アジアへの戦略的移民を提唱した探検家岩本千綱の残響が  
見られる。草野の企図は、1943年にクラ地峡横断鉄道として一部実現する  
が、鉄路は戦後まもなく連合国により撤去されてしまう。一方、草野心平の知  
人による小説『共栄圏未来記』(1942)が描くクラ運河を含む汎アジア交通網  
は、中国の一带一路構想に受け継がれたかのように、近年、盛んに提唱されて  
いる。

キーワード：クラ運河、チャールズ・ダンロップ、齋藤幹、岩本千綱、草野  
馨、モーリス・コリス、高見順、ヴィクトリア・ポイント、泰緬鉄道、タイ運  
河、一带一路

---

\* HASHIMOTO Yorimitsu, Associate Professor, Osaka University

e-mail : hsmt@let.osaka-u.ac.jp

## Abstract

In the latter half of the 1930s, it was often reported that the Government of Japan was constructing the Kra Canal, which would stretch across the Malay Peninsula. The source of the rumor, however, was a poor private investment project by Kaoru Kusano, father of the poet Shinpei Kusano. In December 1941, a part of the Japanese army invaded British Burma through the Kra Isthmus. The writer Jun Takami was ordered to serve in the siege of Victoria Point and released a propaganda report immediately after the campaign. Upon returning home Takami produced several novels that echoed the works of Maurice Collis, which he had read in Burma. In the novels Takami also created characters based on Chizuna Iwamoto, an explorer advocating strategic immigration to Southeast Asia. Kusano's plan was partially realised as the Kra Isthmus Railway in December 1943. The railway however was bombed and removed by the Allied forces around 1945. Pan-Asian transport network including the Kra Canal envisioned in the novel *Utopian Future of the Greater East Asia Co-Prosperity Sphere* (written by Shinpei Kusano's friend in 1942) may have been partially transformed and incorporated into China's One Belt and One Road initiative.

Keywords : Kra Canal, Charles Dunlop, Kan Saito, Chizuna Iwamoto, Kaoru Kusano, Maurice Collis, Jun Takami, Victoria Point, Thai-Burma Railway, Thai Canal, One Belt and One Road initiative

### 1. はじめに マレー半島横断運河計画 草野心平の回想から

「マレー半島のシンガポールの上のほうに細いところがあるだろう。そこへ運河を作るというんだな」と、そんな構想に父が夢中になっていたと詩人の草野心平が回顧している。心平によれば、父は現地に行かず、資料だけで「「われ、この山上に立ちて俯瞰するに....」とかなんとか」といった名調子の趣意書を書き上げ、さらに参謀本部まで出掛けて「佐官級」あたりを感心させたという。そして「もっと早くやれば、あるいは戦争中に実現していたかもし

れないな」と、時期を逸したため夢物語に終わったと話を結んでいる（草野、p.170）。

心平は「戦争中におやじが考え」と語っているが、実はマレー半島に運河を通す構想は、何度もジャーナリズムで話題になっては立ち消えになることを19世紀から繰り返してきた。タイ南部のクラ地峡は、インド洋のアンダマン海に注ぐクラブリー川とタイランド湾に挟まれ、マレー半島のもっとも細い部分となっており、わずか60キロメートルほどしかない。ここに運河を開削すれば、シンガポールまで行かずとも経費や日時を節約できる。となると軍事面でも英国やシンガポールの優位性を追い落とせるため、クラ地峡をめぐるのはこれまで多くの地政学的な関心が払われてきた。シーレーンの激変のみならず、タイ国内においては南部との分断をもたらすため、今日なお建設の是非をめぐる論議を呼ぶ対象となっている<sup>1</sup>。本論では、当初、英仏の覇権闘争から顕在化したクラ地峡問題が、日本の南進論や戦争とどのように関わったのか、その過程を論説や小説から概観してみたい。

## 2. 19世紀末における英仏の対立とクラ地峡における運河と移民事業

クラ地峡は仏教や仏像の東伝ルートだったという説がある。『大英百科事典』第9版の「シャム」の項目では、クラ地峡に触れたあと、ルートとしては南のリゴールを挙げているが(p.851)、クラ地峡仏教東伝説は長く流布していたと思われる。例えば英国の考古学者ウェールズは、東伝ルートとして根強く信じられている説の筆頭として、クラ地峡説に言及している(Wales, 1935, p.27)。高岳親王が9世紀に仏教の地インドへ行こうとした際、タイ南部からインド洋へと通じる陸路を踏破しようとして果たせないまま薨去したと提唱されているのも、こうした状況をふまえてのことであろう(郡司, pp.510-511)。

長く密林に覆われたままだったクラ地峡が目されたのは、19世紀にスエズ

---

<sup>1</sup> 例えばタイには、クラ運河を討論の課題としている教科書があるという。サランヤ・シューショートケオ博士からのご教示に感謝したい。

運河の建設が本格化して以降のことである<sup>2</sup>。以下、主にキーナンの研究に基づいて経緯を略述しておこう(Kiernan)。スエズ運河の工事が始まって4年後の1863年に、英領インドの官僚フレイザーが調査を行った。ただし、運河開削は不可能なため、鉄道の方が有利と報告しており、そのまま運河構想は放置される。再燃するのは、英領ビルマと仏領インドシナの挟まれたタイをめぐる英仏の角逐が激化した1880年代であった。1881年には、スエズ運河を成功させた当のレセップスが国際運河計画を提唱する。そして1883年にはフランス政府が調査隊を派遣し、タイ政府に招聘されていた英国人ロフトゥスが吳越同舟のように同行した。報告書はというと、フレイザー同様に、運河は不可能であるが、鉄道ならば可能という結論だった。その際、タイに駐在していた総領事代理のアーネスト・サトウ（日本駐在の前後、タイには1884年から1887年まで赴任）は独自に調査し、フランスが知らない「可能なルートがある」と英政府に報告したものの、実を結ぶことはなかった。一方、1893年7月13日に、フランスの軍艦がバンコクまで侵入したうえ停泊するというパークナム事件が起こる。この「シャム危機」により英仏間の緊張が高まった結果、英国議会ではチャールズ・ディルク議員などから運河の可能性について質問があり、ローズベリー首相は、あくまで英国が何か行動を起こさない限り現実化しないと、暗にフランスの租借権等の獲得の噂を否定するにいたった。そして事態収拾の後、英仏宣言の翌年に英国はタイとの秘密条約(1897)を結び、運河を開設しないという同意を取り付けたのである。

こうした英仏の対立を横目に、クラ地峡への戦略的な移民を提案したのが後にシンガポール領事となる齋藤幹である。1892年、当時は領事館領事代理書記生であった齋藤は、5月10日に、欧州への赴任の途上、シンガポールに立

---

<sup>2</sup> むろん、スエズ運河計画以前からクラ運河構想はあったが、日英の相互交渉とは直接関係しないため本論では省略する。詳細はNguiを参照。

<sup>3</sup> 当時はシャムだが、本論では引用と固有名詞を除き、国名はタイで統一する。あわせて旧字旧仮名遣いは、読みやすいように、適宜、改めて引用する。

ち寄った青木周蔵公使と、そんな話をしたらしい。そのときの問答を、5月15日付けの私信で齋藤は榎本武揚外相に書き送っている<sup>4</sup>。この陳情は榎本に認められたのであろう、翌年、ちょうどパークナム事件の約一か月前、榎本が会長を務める殖民協会の雑誌『殖民協会報告』第3号(1893年6月)に、齋藤の「馬來由半島将来殖民ノ意見一斑」が掲載された。それによれば、「「クラ一」地峡近傍ニ我カ帝国人民ヲ移住セシメ此大荒漠ノ地ヲ占領シタル后チ機ニ乗シテ「クラ一」地峡左右ノ好位置ヲ測リ一條ノ運河ヲ開鑿シタランニハ我カ帝国馬來由半島ニ於ル領地ハ座シテ東西兩洋ノ商權ヲ占ムルハ之ヲ掌ニ指スカ如シ」(齋藤1893, p.292) と、移民を先遣隊として派遣することで日本による運河開削が可能になり、そこから得られる利益は膨大になると太鼓判を押している。さらに「好シヤ我カ国力ノ不及トコロニシテ(甚タ残念ノ申分ナガラ) 後來何国乎有為ノ者ノ手ニ成ルトスルモ今日ヨリ我カ人民ヲ此地峡近傍ニ移シ置キ該地ノ地主トナサハ其時ニ臨ミ我カ移民ノ利益ハ實ニ莫大ナラン乎ト存候」と続け、たとえ他国が運河を開通することになっても、先に当地に移民しておけば、地権者として十分に利益を回収できると強調したのである。

深刻化する英仏対立から、いわば漁夫の利を得ようとしたわけである。この時、齋藤は、クラ運河の開通を見すえて鉄道開通を計画していたチャールズ・ダンロップのことを聞き及んでいたのかもしれない。ダンロップがタイの王族から勅許を得たという触れ込みで、マレー半島横断鉄道のための会社をシンガポールで創立したと報じられたのは、齋藤がクラ地峡への移民案を青木周蔵にもちかけるおよそ三か月前のことであった<sup>5</sup>。このダンロップ案については、1894年の英国マンチェスター地理学協会誌に、計画を先駆的として評価した

---

<sup>4</sup> 後述の齋藤による「馬來由半島将来殖民ノ意見一斑」では青木と榎本の名は伏せられているが、元外務省移住局事務官の入江寅次が豊富な一次資料に基づいて執筆した『邦人海外発展史』上巻(1936), pp.191-192の記述に従う。

<sup>5</sup> 'New Companies and New Issues', *The Railway Times and Tramway Chronicle*, vol.61, 1892 March 12, p.356. なお趣意書は1895年にシンガポールで刊行されている。

講演が掲載されている(Reed)。興味深いのは、この講演の記事が、齋藤の寄稿した同じ『殖民協会報告』第3号(1896年3月)で「マレー半島横断鉄道」と題して翻訳されていることだ。齋藤の寄稿より後の掲載であるため、ダンロップ案が参照された傍証にはならないが、殖民協会によるマレー半島への移民計画が、ダンロップ案を考慮しつつ対抗するようにして進められていたことはほぼ疑いないといえるだろう。

齋藤幹の移民提案の掲載からまもなく、調査旅行が認可されている。1893年の10月、齋藤は津田静一とともにマレー半島へ向かった。同行した津田は、殖民協会成立に関わった中心的な委員の一人で、実弟の熊谷直亮がすでにタイにおり、弟から協力を得ている(入江,p.195)。ただし、そのマレー半島調査は南部西海岸が中心で、どういう経緯があったのかクラ地峡は含まれていない。齋藤領事の調査報告は『馬列半島南部西岸諸国巡察記』(1894)として外務省通商局第二課から上下二巻本で刊行され、翌月の『殖民協会報告』でも第16号(1894年8月)から22号(1895年2月)にも掲載されたが、管見の限り、クラ地峡そのものに関する調査報告はいまだに見つかっていない。一方、齋藤がもともと移民に適していると報告書で挙げた候補地は、クラ地峡ではなく、シンガポールを北西に上がったジョホールの西海岸ムアル周辺であった(齋藤1894,p.81)。土地を治めるジョホール王国のスルタン、アブ・バカルは来日経験もあり、「万事日本ノ風ヲ傾慕」していたらしく、齋藤の視察を厚遇しただけでなく、移民は「米作ノ模範ヲ土民ニ示セト勸告」(p.99)までしたという。当時、アブ・バカルは、英国からの干渉に手を焼きつつ、シンガポールの対岸に建設したジョホール・バル港の近代化を進めていたので、英国への牽制という点で齋藤とは利害が一致したと予想される。

こうしてクラ地峡への移民は、すっかり後景に退いてしまう。前面に出てきたのは、齋藤の調査を補助した熊谷によるタイへの移民計画であったようだ。いみじくも齋藤のムアル提案に先立つ五か月前に、殖民協会「評議員津田静一氏ハ齋藤新嘉坡領事ガ馬來半島ノ土侯ヨリ譲受ケタル土地及ビ熊谷直亮氏等ノ暹羅政府ヨリ借受ケタル土地ニ移住民ヲ送ルノ計画ヲナシ」(雑録,p.285)とあ

るように、マレー半島はタイへの移民のなかで添え物として語られるだけの存在となり、殖民協会からの報告にもほとんど登場することがなくなってゆく。齋藤の報告書によりマレーへの移住を決意した石原哲之助の足跡と、移民計画の惨憺たる失敗はまもなく忘れられ、わずかに入江寅次が『邦人海外発展史』(1936)の「南洋邦人黎明期」で「先覚者の蹶起」として岩本らのタイへの移民の前段で触れ、澤田謙が『山田長政と南進先驅者』(1942)で「クラ運河計画」の「準備に着手した男」として顕彰するだけとなった(p.265)。石原らの苦難の歴史が知られるには、原不二夫の『忘れられた南洋移民』(1987)まで待たねばならなかったのである<sup>6</sup>。

対照的に南進の先駆者として評価されるようになったのは、このタイへの移民計画で中心的な役割を果たし、殖民協会の会員だった元軍人の岩本千綱である。岩本もまた齋藤ほどあけすけではないにしても、英仏対立のなかでタイの重要性をよびかけ、当地への戦略的な移民を訴えていた。例えば1893年9月23日付の『朝日新聞』で、岩本は朝鮮半島にばかり関心が集中するなか、パークナム事件を機にタイが英仏の帝国主義に蹂躪されようとしている危機的状况に対して注意を喚起する一方、「新日本村を拓き緩急に応ずる予備をなし置く見込」と、その移民が先遣隊となることを明言している<sup>7</sup>。なお岩本は、村嶋英治の詳細な研究によれば、1894年から翌年にかけて、東南アジアのどの国よりも早く、合計でおよそ50名の移民を送り込んでいる(村嶋2016a, p.157)。岩本が企画し、熊谷が借り受けた土地サパトゥムは、現在のチュラーロンコー

---

<sup>6</sup> 原は本書で、石原の本名はこれまでの文書にある哲之助ではなく、哲之介であったことを解明している。なお本書の性格上、クラ地峡の文脈については触れられていない。

<sup>7</sup> 朝鮮半島の権益をめぐる日清戦争の前夜であった当時の日本において、英仏の対立に仲介する余裕や関心は皆無に等しい状態だった。例えば1893年9月13日付の『読売新聞』には、後にタイ公使となり、仏骨奉迎事業を行う稲垣満次郎がおそらく陸奥宗光外相こと「某大臣」に日本の条約国が滅亡寸前であるため、仲裁の労をとるべきだと進言したことを報じているが、顧みられることはなかった。

ン大学がある辺りだが、興味深いことに1894年には齋藤もここを視察し、「水田八分を占め小樹林其二分」と『暹羅国出張取調報告書』（1894年9月20日）で述べているという（村嶋2016a, p.190）。ただ、当地への移民は村嶋が詳述するように、山師のような岩本の無計画もあり、悲惨な結果に終わった。

移民事業で手ひどい失敗をしたのは齋藤と同じながら、その後、岩本は南進論の先駆者として顕彰と偶像化が進む。幾度も版を重ね、斯界の基本文献となった入江寅次の『邦人海外発展史』（1936）では移民の惨状を明記しつつもその南進計画に光があてられており、『暹羅国探検実記』（1893）や『暹羅老撾安南三国探検実記』（1897）といった岩本の著書、特に後者は1905年と1943年に再版された。さらには住江明により『南進の偉人岩本千綱』（1943）という伝記まで刊行されたのである。注記したいのは、タイの北部からラオスを経てヴェトナムまで踏査した『暹羅老撾安南三国探検実記』のなかで、榎本武揚と高岳親王が言及される所であろう。岩本自身が語る所によれば、東京で榎本武揚らから高岳親王の遺跡がないかどうか探索を依頼された山本鋳介が踏査に同行し、二人は1896年12月にバンコクを発って、翌年4月にハノイに到着したのだという。1893年にフランス領となったばかりのラオスに足を踏み入れたこともあり、岩本は諜報活動の一端を担っていたのではないかとしばしば噂されたが、実のところその活動は特務とは程遠い無計画な冒険であった（村嶋2016b）。ここで特記したいのは、それだけ強固に岩本が愛国ないし愛国のアジア主義者として強固に信じられてきた点である。英仏の帝国主義に翻弄される東南アジアにいちはやく関心と共感を抱き、来るべき国家南進のために基盤を築こうとした先駆者として記憶されたのは、岩本個人の無謀な冒険事業と同時代に起こっていた朝鮮半島や満洲の植民地化が一定まで完遂した1930年代以降のことであるのも注記してよいだろう。

南進論の隆盛と南方における日本の影響力拡大に際しては、高岳親王や山田長政など先人の足跡を顕彰すること、さらにはその遺蹟を奪還することがし

ばしば大義名分となった<sup>8</sup>。最たる例が高岳親王だろう。岩本千綱に遺跡の探索が依頼されたように、薨去の地とされた羅越は、当初、ラオスではないかといわれてきた。しかし、フランスのポール・ペリオが1909年に、桑原隲蔵が1910年にそれぞれマレー半島南部であることを唱え、通説となる(新村1943, pp.205-207)。それが1925年になって、英国が「将に新嘉坡に軍港を建設し」つつあるなか、新村出が「平和の押え」として高岳親王の記念碑を建てることを提案し、高岳親王は南進の先駆者として広く知られるようになる(新村1934, p.28)。新村は、その建議書を1934年の単行本に収録した際には、「軍事外交の事に門外漢たる私は、かかる事件に対しては風馬牛」(新村1934, p.27)と記し、あくまで記念碑は平和目的であることを明言しているが、1943年の単行本に再録した時には当の文言を書き換え、「軍事外交の事に門外漢たる私でも、全く無関心たり得ない」(新村1943, p.188)憂慮すべき状況を強調し、記念碑の広報的側面を強調している。したがってシンガポール陥落について新村が「冥々の間、真如親王の御霊が辱くも皇軍をお導き下さったのではないか」(p.112)と感謝の言葉を記していても驚くにあたらないだろう<sup>9</sup>。

こうした顕彰と南進との密接な連続性を考えれば、『邦人海外発展史』の入江寅次が、齋藤幹のマレー半島の大調査を岩本と同じ系譜に位置づけ、長政に思いを寄せた感傷的な私信をあたかもマレーへの移民と関連しているかのよう引用しているのが納得できよう。おそらく先に言及した『殖民協会報告』雑録にある1894年2月3日付の熊谷直亮の私信を再引用したのだろう。熊谷によれば「今春は早々北地の遊歴を致し、途に哀州[アユタヤ]の古都及び日本村の旧跡を訪い申候、日本村の旧跡は盤谷を距る一百余里、哀州の城外にあり、老樹扶疎、冷煙荒野を掠め、今や唯だ其名あるのみ、即ち一本標を樹て「日本

---

<sup>8</sup> むろんこれは南進に限らず、北進論では源義経があり、時に偽史までもが援用された。詳細は橋本 2015a, 2015b, 2018a を参照。

<sup>9</sup> 新村の顕彰運動のその後については、大澤の第三部第一章「真如親王奉讃会とシンガポール」を参照。

村の旧趾」と大書し、又裏に「明治二十七年一月二十一日大日本熊谷直亮建之」と記し、野花冷水、聊か以て山田仁左衛門の英魂を弔い申候、時恰も月明に有之、四辺の風景は殊更三百年前の偉業を追想せしめ、転た感慨の至りに有之申候」と墓参で苔を掃うような感興を記している。さらに熊谷は「一詩あり」として、「絶代雄国長不存／遠人好茲弔英魂／千秋唯有古都月／乱草荒烟日本村」を掲げている(入江, p.196)。ここに岩本の記したような「新日本村を拓」く再興の意図が込められているのは明らかだろう。こうして齋藤のクラ地峡への戦略的な移民計画は実行されることなく、ジョホールへの移民も失敗に終わった。岩本や熊谷が推し進めた先人の足跡顕彰と連動したタイへの移民事業と東南アジア踏査を前に影をひそめ、齋藤の提案自体も忘れ去られてしまうのである。

### 3. 1930年代における日英の対立とクラ運河開削騒動

再びクラ地峡への関心が再び高まるのは、1934年のことである。日本が運河を計画中らしいと、シンガポールの英字紙『ストレイツ・タイムズ』が3月16日付で風説として伝え、『バンコク・タイムズ』や『デイリー・エクスプレス』紙が続いた。以降、数年にわたって英米独を始め世界の各新聞が、日本によるクラ運河建設の噂を報道し、そのたびに日本政府は疑惑の否定に奔走することになる<sup>10</sup>。噂から始まった記事ではあったが、そのようなことが信じられてしまう素地が、当時の日本にはあった。日本が国連を脱退したのは1933年である。しかも、その原因となった日本の満洲撤退をめぐる決議案では、タイのみが棄権していた。タイの場合、前年に立憲革命が起きたばかりという事情ゆえのことであったが、この棄権はタイが親日的な証しとばかりに日本で過剰に喧伝され、英米に対抗してタイでの影響力をいっそう行使しようという機

---

<sup>10</sup> JACAR (アジア歴史資料センター) Ref B04121081100 運河及河川開鑿関係雑件 第二卷(G. 2. 1. 1)(外務省外交史料館)「クラ」地峡開鑿其ノ他ニ関スル風説流布ノ件」と添付された複数の新聞記事を参照。

運が高まっていた。一方、日英同盟が失効した1923年以来、タイを始め、世界各地で日本と英国の利害が対立していた。新村の高岳親王記念碑運動が示すように、同盟失効以降、シンガポールでは要塞化がいつそう進んでおり、英国の地政学的優位を切り崩すクラ運河は、来るべき衝突の布石として否応にも注目が集まったのである。例えば1936年には、安川雄之助を団長とする暹羅派遣経済使節が派遣されたが、タイの「親日」を当て込んだ使節団の思惑は空振りに終わった。にもかかわらず、翌1934年には、安川がクラ運河について密約したと一部で報道され、話題を呼んだのである(例えばHauser, p.120)<sup>11</sup>。

クラ運河が仏教東伝ルートだったのではないかという考証や研究も、ジャーナリズムでの騒動と無縁ではない。そもそも『大英百科事典』でクラについて言及されたのは、運河が話題となった直後の1886年のことであり、その「シヤム」の項目では、最近、クラ運河の調査が行われたことがわざわざ取り上げられている。高低差がはなはだしく「ほとんどが硬い岩盤で費用も2000万ポンド」もするという否定的な紹介の後、古くから使われてきたリゴールの地峡は仏教東伝ルートといわれると付記している。一方、日本で郡司喜一が高岳親王のクラ地峡堯去説を示唆したのは、クラ運河の噂が報道された1934年であり、その著書は外務省調査部から刊行されている<sup>12</sup>。そんな日本側の考証と顕彰に名を借りた南進論をいつそう増幅するようにして、オーストラリアのゴダードは、1934年5月12日付のクーリエ・メール紙に記事を寄稿し、日本はクラ運河を画策していると述べるだけでなく、この計画は山田長政が最初に着手したとまで断言したのだった(橋本2015b, p.120)。先に触れた英国の考古学者ウェールズは現地を踏破し、発掘や考古学的調査から、多くの人が口にするクラ地

---

<sup>11</sup> 使節団の成果は、実のところ黒豹のみであった。詳しくは橋本2016を参照。

<sup>12</sup> 郡司はクラ地峡とは明言していないが、高岳親王終焉の地を長政が王として封ぜられたリゴール付近ではないかと推定している。ただ藤田元春は、「まず暹羅のメナム川に達しクラ地峡を超えて印度に到らんとして、今のリゴール附近で堯去」(p.344)という郡司の説を否定し、桑原同様にマレー半島南部説を採用している。

峽仏教東伝ルート説を否定しているが、それを彼は何度も繰り返さねばならなかったのである<sup>13</sup>。

煽動的な内容で注目を集めたい書き手も、クラ運河騒動に飛びついた。1937年に自称ジャーナリストのハウザーは、安川がタイ政府と密約したと何の根拠も示さずに書き記しただけでなく、タイの高官が運河を肯定したような談話まで捏造し、このまま運河が開削すれば、マレー半島の西側に位置する英領ビルマの拠点基地ヴィクトリア・ポイントは背後から襲撃されてしまうとセンセーショナルに書き立てた(Hauser)。ほかにも1935年の夏にモスクワで開催された第7回コミンテルン世界大会では、シヤム共産党が派遣したラシが、日本によってクラ運河開削計画が進められている窮状を訴えており<sup>14</sup>、1937年には日本とソ連の近未来戦争を描いた小説『極東』のなかで、作家のピョートル・パウレンコがクラ運河を日本の大陸侵略の布石として詳しい解説とともに登場人物に語らせている<sup>15</sup>。そんな黄禍論的な主張と図像は、フランス・パテ社のニュース映画「クラ!」(Kra!, 1940)にも見られる。日本がクラ運河を造成することで、サイゴン、バンコクを中継港にしようとしていると、現地の映像をつなぎあわせて危機を煽った後、甲冑姿の武士が登場し、日本刀でマレー半島を断ち切ろうとする場面で締めくくられるのである。

扇情的な論調が支配するなか、風変わりな例がモーリス・コリスによる小説『ダーク・ドア』(1940)だろう。クラ運河工事の噂を聞きつけた英国の諜報員が、托鉢僧に扮して潜入する物語である。アイルランド出身のコリスは、ジ

---

<sup>13</sup> Wales, 1935, p.27 および Wales, 1937, p.56 を参照。代わりに提唱したのは、クラ地峡よりも少し南のタクアパーから東に向かってバンドン湾に抜ける陸路である。

<sup>14</sup> *VIIe Congrès Mondial de l'Internationale Communiste*, p.1862。このラシの正体が Phun Sridanrat であるのは村嶋(2009)によって指摘されたが、クラ運河については言及がない。

<sup>15</sup> 1938年の英訳、Pavlenko, pp.181-185を参照。原題は *Na Vostoke (In the East, 1937)* であり、日本でもペ・パウレンコ『極東：日ソ未来戦記』(改造社, 1937)として抄訳されたが、削除が多く、クラ運河についても訳されていない。

ジョージ・オーウェル同様に、ビルマでの駐在後、専業作家となっている。赴任地での経験を生かした点はオーウェルと同じながら、ラグビー校で歴史を学んだだけあってコリスは良くも悪くもアカデミックだった。現在ではほぼ忘れ去られたものの、生前はビルマ物で名を馳せ、17世紀にアユタヤ朝ナーラーイ王の庇護を受け、群島広がるメルギー(現ミャンマーのミエイクあるいはベイとも)で港灣長官にあたる地位にまで上り詰めたサミュエル・ホワイトの評伝『シャム人ホワイト』(1936)は、今なお参照される基本文献である。1920年代、このメルギーにコリスは高級官僚(ICS)として赴任しており、そこで17世紀に活躍した先人のことをしばしば耳にしたという(Collis, 1936, p.3)。かつて藩王のように権勢をふるい、1688年のシャム革命の結果、英国へ帰国したホワイトに親近感を覚えたであろうことは想像に難くない。そもそも17世紀のメルギーでホワイトがタイの対外交渉を一手に引き受けられたのも、このマレー半島西部にある港町は、海賊の多いマラッカを避けて安全に取引ができる格好の市場となっていたからであった<sup>16</sup>。メルギーからアユタヤまでの回廊を利用することでリスクを回避できるという利点は、まさにクラ地峡と同じである。実際、コリスは自身が踏査した経験を交えながら、メルギーからの当時の陸路を詳しく書き記している(pp.30-34)。そしてメルギーのすぐ南にある英軍基地こそが、ヴィクトリア・ポイントであった。クラ運河騒動は、マレー半島という地政学的な拠点をめぐる列強の覇権闘争という点で、近世このかた変わりなく、コリスは同じ関心の延長からクラ運河問題を『ダーク・ドア』で取り上げたのかもしれない。ただ、コリスは、設定と冒頭こそはスパイ小説を装いつつも、途中から重心を仏教の解説へと移してゆく。クラ運河はいわば読者を引き込むための方便であり、日英の手に汗握る駆け引きを期待していた読者は煙に巻か

---

<sup>16</sup> 後に政府高官となるものの、1688年の政変で処刑されるギリシャ人コンスタンティン・フォールコンは今日でも比較的良好に知られているが、彼もサミュエル・ホワイトとその兄弟ジョージとともにナーラーイ王に起用されている(Lenman, p.206)。コリスもフォールコンについては詳述している(Collis, 1936, pp.40-45)。

れることになるのである。

ただコリスはあくまで例外であり、彼の元同僚たちはたとえ憶測にもとづく不確かな報道であっても、クラ運河着工の真偽については何度も確認をしなければならなかった。後に首相となるイーデンは、外務政務官だった1936年6月に駐タイ公使のクロスビーに真偽を問い合わせしており、英国議会でもサイモン外相が正式に噂を否定しなければならなかった<sup>17</sup>。その後もクロスビー公使は、前述したハウザーの記事が根も葉もないことの立証をはじめ、クラ運河がいかにも「ナンセンス」に過ぎないか、食傷気味に何度も否定することとなる<sup>18</sup>。いかえれば、たとえ日本による運河の開削自体には根拠がなくとも、クラ地峡は地政学的に重要な戦略地点であるため、神経質にならざるを得なかったのである。事実、英国では1940年7月31日付で作成された日本の進軍経路と作戦とを想定した極秘レポートにおいて、日本軍がタイのクラ地峡を通過して英領ビルマに侵入する可能性が高いこと、その際にはヴィクトリア・ポイントの飛行場をただちに破壊できるよう準備を整えることが早くも進言されていた<sup>19</sup>。そのため1940年9月に北部仏領インドシナに進駐した日本が南部仏印へも進駐を求める可能性が高まり、それともなって英領ビルマの安全が懸念された1941年3月には、有事に備えて英国はクラ地峡を占領すべきかどうかを検討されている。議論の末、出されたのは、やはりタイとの不可侵条約から考えて適当ではないというのが結論だった<sup>20</sup>。

---

<sup>17</sup> 英国公文書館所蔵 CO 273 61812 のイーデン宛 8月 24 日書簡を参照。こうした英国側の対応と議論の詳細については Dobbs を参照。

<sup>18</sup> 英国公文書館所蔵 CO 273 631 10 のクロスビーの 1937 年 3 月 15 日付書簡を参照。

<sup>19</sup> 英国公文書館所蔵 FO 371 24708 の "The Situation in the Far East in the event of Japanese Intervention against Us", p.8. この対日戦争計画は、当時の政府内ではマタドール作戦として知られていた。詳細は Ong を参照。

<sup>20</sup> 英国公文書館所蔵 FO 371 277 62 の "Japanese Threat to Thailand" を参照。なお南部仏印進駐は 1941 年 7 月に始まる。

国連脱退後、日本脅威論を打ち消すことに奔走していた日本政府でも<sup>21</sup>、クラ運河開削という風評被害は看過できるものではなかった。1934年4月13日付で在タイ臨時代理公使の宮崎申郎が、廣田弘毅外相に宛てて詳細な報告を送っている。宮崎は、初報がシンガポールの英字新聞であったところから、英国の策動を疑っている。しかし、前述した英国側の問い合わせの数から考えて政府の関与は考えにくい。新展開は、その翌年、1935年5月15日付の廣田外相宛の書簡で引き起こされる。矢田部保吉全権公使が、運河計画の噂の出所かどうかは不明としつつも、最近、タイで入手した「暹羅大運河事業組合」の趣意書を送付したのである。そこには1935年3月付で、「亜細亜地理の探求家たる草野馨氏」が、単身タイに渡り調査し、帰国後に稲畑勝太郎前大阪商工会議所会頭を介して、おそらくラーマ6世ことワチラーウットであろう「暹羅皇帝ワチラーウド陛下に上書」し、1925年に皇帝は崩御したものの、ここに計画書を完成させたと記されている。1925年に建白したというのは極めて疑わしいが、企業目論見書には1932年から開始して竣工まで10年を計画しており、支出の見積もりは1934年秋の設計案に基づくとあるので、1934年以前に計画されたと考えられよう。確証はないが、渡邊源一郎の『馬來半島横断運河』(1943)によれば、同組合案は1934年に建白されたともいう。一方、1936年、矢田部の後にタイに着任することになる外交官の石射猪太郎は、クラ運河騒動を回想した一文で、火元は「私と同県[福島]人の、政治家ともつかず実業家ともつかぬある千三つ屋の着想」(p.248)から始まったと断じている。彼こそが、冒頭で引用

---

<sup>21</sup> 今日でいうインバウンドを期待し、観光誘致や国際文化事業など官民挙げての日本文化の宣伝活動が盛んになるのは、主に国連脱退後のことである。国際交流基金の前身である財団法人国際文化振興会、日本交通公社の前身である社団法人ジャパン・ツーリスト・ビューローが創設されたのは、ともに1934年であった。鉄道省国際観光局や日本郵船が海外向けに海外向けポスターや英文雑誌などを多く刊行したのも、同時期である。1936年には、4年後に東京でのオリンピック開催が決定し、宣伝に拍車がかかることになる。詳しくは『ようこそ日本へ』(2016)などを参照。

した草野心平の父、馨にほかならない。

石射は「クラ地峡開さく夢物語」と題した自伝中の一章で、草野馨と名指しこそしないものの、その「机上の空論」ぶり(p.248)を遠慮会釈なく酷評している。それによれば「この人物はいつも突拍子もない金儲け案などを持廻って、人を煙に巻くことで県内に知られた老人で、この頃の日暹親善の呼声に便乗して(中略)、好い加減な計画見積書を印刷して知名人に配布し、如何にも官憲や資本家の下に、一応実地踏査を遂げ、着々実現に歩を進めているかの如く宣伝したのであった」という。赴任前に風評で手こずらされた恨みもあってだろう、「本人にしては、他愛もない火遊びが英国紙まで賑わしたのを、陰でほくそ笑み、天晴レセップを気取っているらしかった。」(p.248)と結んでいる。この人物評は、「アイデアばかり追っていた」という息子心平の回想ともほぼ一致する。漢口に競馬場を作るといって南京に現れて心平を驚かせたほか、「樺太へ行ったのも、南洋へ行ったのも、広東とか上海とかほうぼう歩いたのも、全部アイデアから来ているんだ。しかし、そこまではいいんだが、いかんせん全部成功しなかったわけだよ」(pp.170-171)とあり、馨はほくそ笑むどころか、臍を嚙んでばかりだった人生が示唆されている。

ただ草野馨は運河開削の企図を捨てきれなかったようだ。1938年には、草野馨の名で『亜細亜再建の徹底見：亜細亜保全と国運独歩の大経綸 暹羅大運河開鑿の提唱』を福島県人倶楽部から出版している。この企画書は、40年前にダンロップがマレー半島横断鉄道のために資本を集めようとした小冊子と比較できるだろう。ダンロップの鉄道計画が地理学協会の講演で再評価されたように、草野の遠大な計画も、日英の武力衝突後、先駆的な試みとして位置づけられるようになる。前出の渡邊源一郎による『馬來半島横断運河』(1943)はその一例にほかならない。渡邊は、鉄道省技師を経て1934年には満鉄に入社し、1938年から翌年にかけて「仏印・泰・蘭印・馬來・比律賓に出張し交通調査に従事」後、1939年末、「クラ地峡の現地調査が満鉄の調査事業として適当なりと信ずる旨を高唱」する小冊子を満鉄幹部に配布した(p.1)。大した反響はなかったものの、「大東亞戦争」の勃発により、「世人一般の南方に対する

関心は昂まり、従来は単に新聞記者が興味本位に取扱う程度に過ぎなかったクラ地峡開鑿の問題も、今は真面目なる課題として取上げられるに至ったと誇るように渡邊は記している。英米との開戦と軌を一にするように、1941年に渡邊は「満鉄東京支社調査役となり参謀本部嘱託を兼務」するようになり、刊行当時には「満鉄東亜経済調査局交通調査課長」となっていた。馨が参謀本部まで説明に向かったという心平の回顧は、ひょっとして渡邊が対応したことを指してのことかもしれない。渡邊が引用する組合案は、草野の公刊する『亜細亜再建の徹底見』で伏字となっている箇所を復元しており、一般には出回っていなかった原資料ゆえに草野が提供した可能性があるからである。

いずれにせよ英米との開戦により、渡邊も強調するように「馬來半島横断運河の建設は大東亜の盟主大日本が真面目に考慮すべき問題の一つとなった」(p.2)。英米との開戦十か月前の1941年2月には、「日・満・支」中心にして東南アジアを含む大東亜共栄圏のため、新たな交通体系を構築するという交通政策要綱が閣議で決定している(吉川, p.19)。そして1941年12月に、英国が予測していた通り、日本は中立条約にもかかわらずタイに侵攻し、チュンポーンに上陸後、クラ地峡を渡ってヴィクトリア・ポイントを占領する。ほどなくしてシンガポールも陥落したため、マレー半島を横断する運河開設は喫緊の必要性はなくなったが、英国の東洋進出の足掛かりともいえる航路とは異なった交通網を作り上げるという点で、クラ運河は「大東亜」の象徴的な事業へと変化したといえるだろう。もっとも計画は草野の大言壮語同様に、威勢のいい美文と掛け声だけに終わり、およそ本格的に調査されたとは言い難い。その名も馬來次郎という変名で雑誌『港湾』に掲載された「クラ地峡と運河開鑿に就いて」(1942)、は運河の予想図を掲載して造成可能と主張するが、その予想設計図は上海の英文雑誌『極東評論(*Far Eastern Review*)』が1934年に掲載したものを無断で借用したに過ぎない。図を写し、英文を邦文に書き換えてもっともらしく掲げてはいるが、この予想図は前述の1880年代に提出された報告書からの引用であり、そこでの結論はそもそも、このような運河は不可能というものである。『大東亜資源』に寄稿した西大路弘一の「クラ地峡問題」(1943)に

しても、その図はローナン(Ronan)による 1936 年の記事中の地図を断りなく転用しており、英国に対抗すべく「大東亜の盟主大日本が真面目に考慮」しているとはどうい思えない。こうしたクラ運河をめぐる威勢のいいだけの記事が、このころにはしばしば書かれている。

「盟主大日本」として大東亜共栄圏の交通網のなかでクラ運河を「真面目に考慮」した例外的な存在は、夢物語のような小説であった。林秀の小説『共栄圏未来記』(1942)は、表題が示すように、大東亜戦争が終結し、共栄圏が実現した未来を描いている。主人公の来宮大亮は、「昭南港」行きのその名も大東亜特急に乗って、東京からシンガポールで行われる家族の結婚式へと向かう。その道中を辿ることで、日本の築いた交通網と日本語による共栄圏という名の帝国支配が描かれるわけである<sup>22</sup>。東京から海底トンネルを通る特急で朝鮮半島を経て満洲へと向かい、さらにシンガポールまでアジアの大動脈たる幹線電車に乗る際に登場するのが、クラ運河である。クラ運河は「印度が東を向く為に」、つまりインドと中国を緊密に結び、「東亜十億の団結」(p.214)をもたらした要路と記されており、シンガポールが衰亡するという英国の懸念は、日本のスマトラ経営により、島まで海底鉄道が起工されることで杞憂に終わったと付記している(p.215)。容易に人を寄せ付けない密林と強固な岩盤は、クラ地峡についての記事ではしばしば登場するが、本書は夢物語だけあって、「日本の優秀な科学と技術によって」開削されたと、一言で片づけるばかりである。なお作者の林秀は、尾崎秀樹の回顧によれば、昭和初年に『婦人公論』の大衆化を実現するなど長く銀座の出版社で活躍した八重樫昊の筆名であるという(pp.49-50)。八重樫は雑誌『東亜解放』の編集責任者となるが、1939年の創刊

---

<sup>22</sup> 同時に「公孫樹会」という東亜を代表する知識人の会議に出席するという目的も書き込まれており、そこでは同名の親王からとったのであろう、タイからはダムロンという名の男性が参加している。会の名にイチョウが選ばれているのは、それがアジアに流布し、かつアジア固有の樹木であることにちなんでおり、これは巻末の参考文献表(p.7)にもある新村出の『東亜語源志』(1930)を参考にしたと思われる。

当時の初代編集長は草野心平だった(尾崎, p.50)。草野の自伝に従えば、1939年11月に帝都日日新聞社を辞めた心平は、翌12月に東亜解放社に入り、社内で「婦人公論」の編集長をやった八重樫昊とか国民新聞にいた有力なスタッフなどが「東亜解放」をやるということで、僕が編集を任された」という(p.99)。となると、心平の父・馨がクラ運河の趣意書を携えて運動していた頃に、八重樫は心平ともに『東亜解放』で働いていたことになる。クラ運河はしばしば雑誌に登場していたので、草野との縁という理由だけで『共栄圏未来記』に登場したわけではないだろう。しかし、心平が実現しなかったという父の案は、ちょうど心平が南京にいた頃、元同僚による小説のなかで実現していたのである。

同時に注記すべきことは『共栄圏未来記』が出版された1942年であろう。この年、前年の交通政策要綱をふまえ、タイとミャンマーを結ぼうとした悪名高い泰緬鉄道が提案されている。小説では夢の大東亜鉄道が描かれているが、まさにその刊行の頃、「盟主大日本」のもと、「大東亜」の労務者と連合軍の捕虜らの悲惨な労働条件によって、いわゆる「死の鉄道」が建設されていたことになる。そして多くの犠牲を伴って進められた泰緬鉄道は、翌1943年、工期を短縮することが決まり、輸送能力も三分の一に削減せざるを得なくなる。そこで、急遽、持ち上がった代替経路が、クラ地峡鉄道計画だった(吉川, p.67)。同年12月に鉄道は完成し、チュンポンからクラブリーというクラ地峡は鉄路で結ばれる。1880年代に英国で提案されたクラ地峡横断鉄道は、約半世紀を経て、「日本の優秀な科学と技術」とは程遠く、日本軍が「全面的にタイ側の協力を求め」(吉川, p.242)ることで、主にマレー半島とインドから「およそ二万人の労働者」(Kratoska, 2018, p. 188)の過酷な労働により、実現したのであった。軍の機密であった泰緬鉄道と異なり、クラ地峡鉄道は、既存の道路に沿って建設されたため、タイ側に工程ほかを明らかにし、依頼をするほかなかったのだが、「連合軍捕虜を用いなかったことから」(柿崎, p.405)、クラ地峡は泰緬鉄道と比べて、日英での知名度は極めて低い。そして「連合国が議論を重ねた末、泰緬鉄道の維持を放棄した」(Kratoska, 2006, p. 50)ことに伴い、クラ地峡鉄道は、戦後、撤去されてしまうのである。

#### 4. 1940年代の日本軍クラ地峡横断と高見順の小説

戦後のことは最後に再び触れるとして、先に戦争とクラ地峡の関わりをとりあげておきたい。英国が恐れていた通り、日本はタイとの中立条約を破棄し、英国を奇襲するため複数地点から同時にタイに侵入を開始した。1941年12月8日未明のことである。クラ地峡もその行路となっており、通過の後、英領ビルマに攻め入っている。日本軍がどのような経緯でクラ地峡に注目し、作戦を立てたのかは不明だが、捏造ばかりとはいえ1937年のハウザーの記事ははじめクラ運河をめぐる報道が広く知られていたところから考えて、着想の起源は無数にあったと考えられよう。

クラ地峡の入口となるチュンポーンの街を目指して船から上陸した部隊が衝突したのは、当地の少年義勇兵だった。連絡がとれなくなっていたピブーン首相が現れ、日本軍と妥協することで、まもなく停戦となるが、その間に行われた戦闘については、生き残った少年兵の証言に基づき、『少年義勇兵』(*Boys will be boys, Boys will be men*, 2000)という映画がタイで製作されている。映画では、主人公の姉の夫が日本人となっており、この義兄が実はスパイとして調査をしていたことが描かれている。海岸で釣りをするふりをして海の深さを計測し、素早く上陸できるよう、適切な場所を選ぶのである。これはおそらくタイで活躍する写真家の瀬戸正夫の回想を参考にしたと思われる。瀬戸によれば、父の久雄は1909年に東南アジアへ出向き、日本の特務機関から任務を請け負うようになる(p.4)。その一例として息子と釣りを装って深度を測ることで、上陸場所にふさわしい場所を報告したであろうことが示唆されており、その褒章として父はマラッカ警察署長にまで出世したという(pp.34-36, p.87)。まさに1890年代に齋藤幹が提案した戦略的移民として瀬戸久雄はふるまったといえるだろう<sup>23</sup>。

---

<sup>23</sup> 齋藤が意図したような国際運河への戦略的移民は、パナマで部分的に実現したといえるかもしれない。パナマを訪問した『蒼氓』の著者石川達三は、在住する日本人の多く

しかし、瀬戸の経験した場所はチュンポーンの南にあるソクラーでのことであり、映画の場面はおそらくフィクションであろう。実のところチュンポーンについて日本軍は十分に事前調査を行うことも依頼することもなく、地図から見て町まで最短距離の浜辺を選んだだけではないかと思われる。防衛庁防衛研修所戦史室の『マレー進攻作戦』によれば、「砂地のはずの岸辺は意外にも深い泥地であり、股のつけ根まで泥中にめりこんだ」(p.237)とあり、泥との「苦闘の一時間」のすえ泥まみれになって上陸したと書かれている。たしかにチュンポーン付近の海岸には砂浜が多いが、同時に礫や泥土の浜もあり、実際に踏査すれば少し離れた砂浜の方が適切なことは明らかだったはずである。こうして上陸に時間をとられたものの、日本軍はチュンポーンに侵入後、クラ地峡を抜け、ヴィクトリア・ポイントを急襲し、飛行場を占領する。

攻略戦の詳細は『マレー進攻作戦』などの戦史に譲るとして、ここで注目したいのは、このクラ地峡越えを、占領から一か月もしないうちに、作家の高見順が宣伝班として行軍し、その記録を残していることである。『高見順日記1』に従えば、徴用の知らせを受けた高見は、大阪へ行くよう命じられ、1941

---

が商売熱心な商人ではなく「床屋」であることに触れて、「此の床屋さんたるや、一朝有事の際には忽ち××××たるべき使命をもっているので、床屋は唯表面の装いであるに過ぎず、収入等も論外であるのだとか」と、彼らが軍事探偵として攪乱のための工作を行うことを示唆しており、つまるところ外交は平和を唱えつつ「欺しっくらであり過ぎる」とあきれている。一方で「吾々にして見ても此のカナルを通る時には、ふと、「この位の水門ならぶち壊すには何の手間暇も要らないな。」と思わざるを得ぬ」と、「世界の真実の姿は平和ではなくして、実は闘争」かもしれないと納得している(石川, p.186)。ほぼ同じ噂がペルーでもささやかれていたことを米国外交官のエマーソンが記しており、こうした疑心暗鬼が敵性外国人として国外追放や強制収容につながったことは周知のとおりである(Emmerson, pp.127-8)。

年12月2日に船でサイゴンに向かっている(pp.259-60)<sup>24</sup>。移動中に日米開戦の報を聞き、海南島に一時避難するなどしたため、サイゴンに着いたのは、12月18日のことであった。以降はトラックで揺られる移動が続き、プノンペンを経て、ようやく12月29日にバンコクに到着し、待機となる(p.262, p.281)。バンコクで迎えた正月には、見事な宋胡録の小壺が安価で売られていることに驚き、十分に持ち帰れないことを残念がっており、わずかばかりの小休止を楽しんだようである(p.286)。そして翌日の1942年1月2日に、チュラーロンコーン大学に置かれていた司令部への出頭を申し渡され、写真班の山村一平とともにヴィクトリア・ポイントへの出張を命じられている(山村, p.2)<sup>25</sup>。

出発は翌朝で、電車でチュンポーンまで、そしてトラックでクラブリーというクラ地峡の西端の村へ、さらに船で河口のヴィクトリア・ポイント波止場へという長旅だった(pp.290-293)。ヴィクトリア・ポイントは住民が逃げて荒涼とした風景だったが、メルギー群島の向こうに広がるアンダマン海を見て「すばらしい景色だ」と息をのんでいる(p.294)。そして高見は元英国の宿舎に泊まり、英文科出身らしいというべきか図書室をのぞいている。そんな姿を目にし

---

<sup>24</sup> 大阪にいる間に、高見はタイ関係の書物を買集めたほか、1941年11月29日にほぼ唯一の遠出として箕面公園に足をのばしている。「梅田駅まで歩いてそこから電車」とあるので阪急石橋駅で箕面線に乗り換えたのだろう、「安田少尉引率。紅葉がすこし時期おくれの感」と日記にはある(p.250)。

<sup>25</sup> バンコク侵入後、日本軍は臨時に司令部をチュラーロンコーン大学に置いている。「バンコク入城」を指揮した岩畔豪雄によれば、「ルンビニー公園」で3日過ごしてから「チュラルコン大学構内の歯科医専の建物に移」ったという(p.25)。これを典拠とする防衛庁防衛研修所戦史室の『マレー進攻作戦』は、原資料の杜撰なタイやマレーシアの固有名詞表記を反映して誤記が多く、「師団司令部は九日午後バンコクに入り、コランコロ大学に司令部位置を定めた」(p.158)とするなど、岩畔豪雄の誤記をさらに誤って引用している。なお岩畔は、二人の中尉を約一か月前、運転手に化けさせて国境からバンコクまで道路偵察をしたため、容易に進軍できたと誇らしげに記している(p.15)。

てであろう、同行のカメラマンの山村は、どこからか前述したコリスの『シャム人ホワイト』を見つけてきて、高見に手渡したという。目の前に広がるメルギーを舞台にした外国人支配者の伝記ということもあってだろう、高見はコリスの書物にすっかり引き込まれている(p.303)。もちろん任務も行っており、戦死した古月隊長率いる小隊はじめ、攻略については詳しく聞き取りをし(p.308)、1月16日にはバンコクに戻っている(p.318)。翌日には古月小隊の奮戦について「書きなれない新聞記事」を苦闘して仕上げ(p.319)、さらに「ヴィクトリア・ポイント見聞記」を『改造』の1942年3月号に寄稿したのであった。その後、高見は再び英領ビルマを北上し、陥落したラングーンでの映画検閲を命じられる。徴用を終え、内地に戻ったのはおよそ一年後のことであった。

「ヴィクトリア・ポイント見聞記」は、日本軍が侵攻したクラ地峡をチュンポンから「進撃路と同じ道を」(高見1973, p.175)たどって従軍した記録であり、日記の記述ともほぼ一致する。『改造』に掲載された当見聞記は、刊行直後の3月17日にラジオでも放送されたらしく、それを聞いた夫人が21日付の手紙で高見にその旨を報告している(高見2004, pp.107-8)。とはいえ、本人としては意に染まない仕事であったのだろう、事実、それを示唆するように単行本の『ビルマ記』(1944)に収録された際には、わざわざコリスについての書誌的な補遺を付している。山村一平が手渡したコリスの『シャム人ホワイト』に興味を惹かれたこと、そして同じ著者の『ブラック・ドア』を読み始めたところ、「なんとこれがヴィクトリア・ポイントを舞台にした小説」(高見1973, p.190)であり、偶然の一致に驚いたこと、そしてコリスのほかの著書や邦訳書の案内を付したのである。

ただ高見は『ブラック・ドア』を最後まで読んでいない。高見の要約によれば、本書は「日本がクラ地峡に運河を開こうとして秘かに技師を派しているという聞き込みから、英国の特務機関のものが、ヴィクトリア・ポイントに派遣され、それと身分を隠して、泰領に潜入するという筋」であり、「きわめて安手な通俗小説であった」と結論づけているからである。仏教の解説が中心となる肝心の後半を読んでいないことは明らかだろう。それもそのはずで、高見

は本書をラングーンに戻るころには紛失してしまったという。「惜しい本ではなかった」(p.190)とあるのでおそらく再び買い求めることはなかったと思われる。たとえ探したとしても部数が少なく入手困難な小説であったので、高見は手元のないまま記憶で書いたのだろう、『ダーク・ドア』とすべき書名を『ブラック・ドア』と誤記している。

ビルマ従軍から帰国した高見は、いわゆる「支那浪人」が登場する3つの未完小説を発表する。この『まだ沈まずや定遠は』(1943)、『東橋新誌』(1943-4)、『銀座近情』(1944)は、いずれも明治時代にアンナン、シャム、ビルマを探検したという謎めいた男の行方を、現在の東京で探すという共通する副筋を持つ。『高見順全集』第2巻所収の久保田正文による解説でも、この点に注目し、これらの小説は関連した3部作として構想されたのではないかと推測しているが(p.512)、それ以上の考察はなされていない。ここで一つの鍵となるのは、岩本千綱とモーリス・コリスだろう。名こそ違い、3作に共通して現れる3か国を明治に放浪した老人のモデルは、おそらく『暹羅老撾安南三国探検実記』(1897)の著者、岩本千綱と考えて差し支えあるまい。ちょうど高見が小説を発表した1943年は、岩本の顕彰が進み、その著書も再刊されるようになった年である。少なくとも岩本を連想した読者は多かったはずである。

本論で特筆しておきたいのは『銀座近情』である。この小説には、日本軍が占領したばかりのヴィクトリア・ポイントを訪れた「佐島」という、高見を思わせる人物が登場する。この佐島は、幼い頃にクラ河のほとりに住んでいたというビルマの老人から不思議な話を聞く。ある日、幼い彼のところへ一人の「泰人」を連れて日本人がやってきたという。その証拠として老人は、「明治〇〇〇年」という日付で「東人之〇職勞〇来／西〇之子袈々衣服」(高見1971, p.373)と書かれた漢詩の紙片をもってきたのであった。これは『邦人海外発展史』にある熊谷の漢詩と響きあうものであろう。

むろん異国で漢詩を残すことは珍しいことではなく、この二つの漢詩もおよそ内容は重なるものではない。そもそも謎は解かれぬまま小説は未完に終わってしまった。ただ、こうした過去に先人が訪れた足跡と現代の南進を

正当化する話型は、それこそ高岳親王の例のように、当時、極めて広く見られた。高見の小説がいずれも未完に終わったのは、この手垢のついた話型に新たな展開を加えようとしたことが原因だったとも考えられよう。その傍証と思われるのが、『銀座近情』での宋胡録と長政についての言及である。ここで高見は銀座で目にした宋胡録について詳しく話を進めている。高見によれば、足利時代から珍重された宋胡録が、これまでどこで作られたのか不明だったが、最近になってタイの陶磁器であることがわかったと特記するのである(高見1971, p.399)。銀座の骨董店で珍重される宋胡録から、話はタイに移り、タイといえば山田長政と話題は移ってゆく。そこで高見は、1940年刊行の岩生成一『南洋日本人町の研究』(ただし『南洋日本町』の誤記)の説を引用することで、もし長政が1612年にタイに渡ったとすれば、それが江戸に銀座が設けられたのと同じ年であることに注意を促している(高見1971, pp.410-411)。高見順の日記とあわせて勘案するならば、ちょうどコリスの『シャム人ホワイト』が、過去と現代の帝国を二重写しにしていたように、長政の日本人町と東京の銀座、日本で高価な宋胡録と現在のタイで安価に売られている小壺とをそれぞれ対比し、それらをつなぐ人物として岩本千綱のような謎の「支那浪人」を構想していたとも考えられよう。都会の現代風俗を描いたような『銀座近情』という題名も、あえて程遠いと思える過去と南洋とのつながりを示唆する意図があつてのことと深読みできるかもしれない。

一方、戦後になってこれら未完の小説と従軍体験を語り直したのが、高見順の『この神のへど』(1954)である。戦時中、抽象と具象のはざまで悩み、「ノイローゼ」(高見1972, p.54)となった画家の伊村は、逃げるようにしてタイに行き、宋胡録を入手しては日本で転売するという商売に身をやつす。この伊村に高見が投影されていることは明らかだろう。高見は、画家の伊原宇三郎と田村孝之介とともにビルマに駐留しており、三人で『共楽圏文化ビルマ』(1944)を刊行してもいる。伊村という名が、伊原と田村を組み合わせていることは、当時の読者もすぐに気づいたにちがいない。異国で伝手をたよりながら入手した陶磁器を転売するという危ない橋を渡るうちに、伊村は諜報活動にま

きこまれるのだが、それこそが「嘗つて運河開鑿の計画もあつたクラ地峡」で「タイ領からビルマ内へ急襲する場合の「進入路」を調査すべしという秘密命令」(p.110)であつた。ただし『この神のへど』では、クラ地峡をかつて横断したと思わせるような英雄的な先人は登場しない。宋胡録の転売も、山田長政のような貿易とは異なり、後ろめたい密輸行為でしかない。自慢の陶磁器由来について聞かれて、タコを使って海中から入手したと煙にまく収集家の逸話が対照的に示すように(pp.65-66)、ここでは後ろ暗い過去をどのように清算するかが前面に出ることになる。伊村にとってはそれこそ「巨大な章魚の足のような」マングローブの密林での出来事にほかならなかつた(p.110)。したがってコリスの『ダーク・ドア』同様に、諜報に言及はあるものの、『この神のへど』もまた諜報小説とは程遠い内容となっている。諜報活動は英雄的な行為ではなく、むしろ伊村にとって忘れたい過去であり、にもかかわらず、戦後、その手引きをした女と偶然に出会い、再び、過去に引き戻されるわけである。『この神のへど』にみるクラ地峡の諜報活動の後退は、高見が「惜しい本ではなかつた」ゆえにおそらくは再び買い求め、読み終えることのなかつたであろうコリスの『ダーク・ドア』と実は重なり合つていたのであつた。

## 5. おわりに 戦後のクラ運河と一帯一路

インド洋と東シナ海を最短で結ぶことができるクラ運河構想は、タイをめぐる1880年代に英仏が対立した際に、本格的に調査と議論が行われた。英国とシンガポールの独占的ともいえる中継港の地位を脅かすためである。ただ技術的な問題もあり、鉄道は可能であるが運河は不可能というのが結論であり、英国はタイに運河を認可しないよう働きかけ、それに成功する。こうした動きをふまえて、日本では、外務官僚の齋藤幹がクラ地峡への戦略的な移民を提案し、榎本外相からも認可を受けて調査に乗り出す。しかし、岩本千綱らのタイへの移民計画が中心となり、また事業の失敗のため、クラ地峡移民化計画は現実化することもなく、忘れられていった。

運河構想が再度注目されるのは、日英がタイをめぐる対立した1930年代の

ことである。1934年に日本が開削を計画しているという初報が出て以降、国連脱退後の日本がタイに急接近した事情も手伝って、運河をめぐる密約や工事が幾度となく報じられた。その最大の一因は、詩人草野心平の父馨による暹羅大運河事業組合案であった。皮肉にも日英の政府は、運河は現実的ではないが、クラ地峡が英領ビルマを攻略する際に有力なルートであることは共に認識していた。世評の関心の高まりとともに、かつての交易ルートとしてのクラ地峡研究が進み、同時にクラ運河が引き起こす危機を煽情的に描く記事や小説が増加することになった。

1941年12月には、英国が恐れていた通り、日本軍がタイに侵攻し、クラ地峡を通過して、英領ビルマのヴィクトリア・ポイントを制圧した。英国が作り上げた中継港にかわって、「東亜の盟主」たる日本がクラ運河を開削することがしばしば唱えられ、『共栄圏未来記』(1942)のような小説でも描かれる。もっとも実現したのは、過酷な労働条件で1943年に開通したクラ地峡鉄道だった。作家の高見順はクラ地峡を通過して、ヴィクトリア・ポイント陥落直後に従軍しており、岩本千綱などをモデルに時局に応じた小説を書きつつ、戦後になって再びその時の経験を批判的に描いている。

1880年代に構想されたクラ地峡鉄道は、実現したものの破壊され、そのまま忘れ去られていった。再度、クラ運河に世界の注目が集まったのは1970年代だった。タイ・オイルの役員が中心となって、アメリカの原水爆の平和利用推進者と日本政府と企業とが加わり、水爆によって運河の開削を計画したのである。1973年には東京で国際会議が開かれたが、翌年の国会で報告書に詳細な「水爆工法」があることが社会党の岡田春夫議員によって暴露され、計画は頓挫してしまう<sup>26</sup>。このとき資料を提供したのが、『朝日ジャーナル』の1974

---

<sup>26</sup> 1974年2月6日の第72回国会予算委員会での岡田の発言。下記のURLを参照。

<http://kokkai.ndl.go.jp/SENTAKU/syugin/072/0380/07202060380013a.html>

年2月1日号と8日号に、久保健の筆名で「クラ運河の水爆経済学」を寄稿していた東南アジア学者の鶴見良行である(pp.54-55, p.66)<sup>27</sup>。草野心平が父馨のクラ運河計画について語った自伝は1978年に刊行されているので、父たちの世代が果たせなかった計画は、皮肉にも米国の核と日本の経済成長によって実現可能になったことになるが、心平はこの騒動を知らなかったようだ。

今世紀に入ると、中国の経済成長と一帯一路構想によって、再度、クラ運河に注目が集まるようになる。一帯一路は、英国が東洋進出のために作り上げ、今なお支配力をもつ東洋航路とは別に、海と陸のシルクロード復活という名のもとに中国独自の交通網を築くことといいかえることができよう。英国が17世紀から希求して果たせなかった北西航路を、北極航路という形で開発しつつある中国が(橋本2018b)、クラ運河に注目するのは当然のことなのかもしれない。2017年9月11日にはモンクット王工科大が「タイ運河」国際会議を開催し、その一帯一路の部会は各国で報道されたが、その後、大きく進展することにはなかった<sup>28</sup>。この新たなクラ運河構想が、今後、どのように発展するのか、あるいはパイプラインのような代替案が検討されるのかは本稿の企図を超えるが、戦前の日本によるクラ地峡鉄道や戦後のクラ運河構想が形を変えて中国の一帯一路構想に継承されている点は、詳しく述べるまでもなく明らかだろう<sup>29</sup>。本論で強調したいのは、一帯一路にも似た一国中心の汎アジア交通網とクラ運河

---

同委員会で岡田が言う「タイ国の政府がチャウというタイ石油精製会社の社長に委任」というのは、The Education & Public Welfare Foundation(1967-2017)のChow Chowkwanyunを指すと思われる。下記のURLを参照。

<http://www.epwf.net/aboutus/history/kra.html>

<sup>27</sup> もっとも岡田の自伝『国会爆弾男・オカッパルー一代記』(行研, 1987)には、鶴見からの情報提供についてまったく記載がない。

<sup>28</sup> 詳細は下記のURLを参照。

<http://kra canal-maritimesilkroad.com/en/thai-canal-international-conference/>

<sup>29</sup> 例えば日本の事例に言及しながら、Lamなども連続性を示唆している。

が、心平の知人が記した『共栄圏未来記』(1942)という小説にひっそりと描かれていた事実である。そして共栄と謳いつつ他国の事情を考慮しないゆえにだろう、何のためらいもなく「クラ運河の開通と同時に、クラ地峡の泰国とビルマ、馬來の国境が變化したのは当然であつた」(p.215)と、運河構想を頓挫させかねない重要な一因がすでに書き込まれていたことである。

本稿は科研費・基盤(C)「20世紀前半における英国黄禍論小説と日本のアジア主義小説の比較文学的研究」(研究代表者橋本順光)の成果の一部である。

### <参考文献>

- 石射猪太郎(1950)『外交官の一生』読売新聞社  
石川達三(1931)『最近南米往来記』昭文閣書房  
入江寅次(1936)『邦人海外発展史』上巻,海外邦人史料会  
岩畔豪雄(1956)『世紀の進軍シンガポール総攻撃:近衛歩兵第五連隊電撃戦記』潮書房  
大澤広嗣(2015)『戦時下の日本仏教と南方地域』法藏館  
尾崎秀樹(1984)「橋川文三と雑誌『中国』」『思想の科学』49  
柿崎一郎(2018)『タイ鉄道と日本軍』京都大学学術出版会  
草野心平(1994)『凹凸の道—対話による自伝—』日本図書センター  
郡司喜一(1934)『十七世紀に於ける日暹関係』外務省調査部  
齋藤幹(1893)「馬來由半島将来殖民ノ意見一斑」『殖民協会報告』3号(6月)  
齋藤幹(1894)「馬列半島南部西岸諸国巡察記」『殖民協会報告』16号(8月)  
「雑録・馬來半島及暹羅国へ移住ノ企図」(1894)『殖民協会報告』11号(3月)  
澤田謙(1942)『山田長政と南進先驅者』潮文閣  
新村出(1934)『史伝叢考』楽浪書院  
新村出(1943)『南方記』明治書房  
瀬戸正夫(1995)『父と日本にすてられて』かのう書房  
高見順(1965)『高見順日記』1巻,勁草書房

- 高見順(1971)『高見順全集』2巻, 勁草書房
- 高見順(1972)『高見順全集』6巻, 勁草書房
- 高見順(1973)『高見順全集』19巻, 勁草書房
- 高見順(2004)『高見順: 秋子との便り・知友との便り』博文館新社
- 鶴見良行(1995)『東南アジアを知る: 私の方法』岩波書店
- 西大路弘一(1943)「クラ地峡問題」『大東亜資源』1943年7月号
- 橋本順光(2015a)「ポカホンタス伝説としての山田長政物語—明治の小説から大映の映画まで—」『タイ国日本研究国際シンポジウム2014 論文報告書』
- 橋本順光(2015b)「山田長政の秘宝譚—『日東の冒険王』からオーストラリアの伝説まで—」『日本研究論集』11巻
- 橋本順光(2016)「上野動物園黒豹脱走事件(1936)とその余響—暹羅派遣経済使節から戦時猛獣処分へ—」『日本研究論集』14巻
- 橋本順光(2018a)「義経=ジンギスカン説の輸出と逆輸入: 黄禍と興亜のあいだで」『アジア遊学』216号, 勉誠出版
- 橋本順光(2018b)「北の果て楽園伝説」『産経新聞関西版朝刊』4月2日
- 藤田元春(1938)『日支交通の研究 中近世篇』富山房
- 防衛庁防衛研修所戦史室(1966)『マレー進攻作戦』朝雲新聞社
- 馬来次郎(1942)「クラ地峡と運河開鑿に就いて」『港湾』20
- 村嶋英治(2009)「タイにおける共産主義運動の初期時代(1930-1936)」『アジア太平洋討究』13
- 村嶋英治(2016a)「1890年代に於ける岩本千綱の冒険的タイ事業: 渡タイ(シャム)前の経歴と移民事業を中心に(上)」『アジア太平洋討究』26
- 村嶋英治(2016b)「岩本千綱の『暹羅老安南三国探検実記』をめぐって: 探検の背景と実記の質」『アジア太平洋討究』27
- 山村一平(1965)「風流なサムライ」『高見順日記』1巻月報, 勁草書房
- 『ようこそ日本へ: 1920-30年代のツーリズムとデザイン』(2016) 東京国立近代美術館

- 吉川利治(2011)『泰緬鉄道』雄山閣
- 林秀(1942)『共栄圈未来記』四季書房
- 渡邊源一郎(1943)『馬來半島横断運河』中興館
- Collis, Maurice, (1936). *Siamese White*. London: Faber & Faber.
- Collis, Maurice, (1940). *The Dark Door*. London: Faber & Faber.
- Emmerson, John K. (1978). *The Japanese Thread: A Life in the U.S. Foreign Service*. New York: Holt, Rinehart and Winston.
- Encyclopædia Britannica*, 9<sup>th</sup> edition, vol.21, (1886). New York: Charles Scribner's Sons.
- Dobbs, Stephen, (2016). 'Thailand's Kra Isthmus and Elusive Canal Plans since the 1850s', *TRaNS: Trans-Regional and -National Studies of Southeast Asia*, 4.
- Hauser, E. O., (1937). 'Britain Faces Japan across Siam', *Asia*, 1937 Feb.
- 'Is Japan Constructing the Kra Canal?', (1938). *Far Eastern Review*, 34, 1938 May.
- The Kedah-Senggora or Malay Trans-Peninsular Railway: A Concession Granted by His Majesty the King of Siam to Charles Dunlop of Messrs.* (1895). Singapore: Powell & Co.
- Kiernan, V. G. (1956). 'The Kra Canal Projects of 1882-5: Anglo-French Rivalry in Siam and Malaya', *History*, 41.
- Kratoska, Paul H. (ed.), (2006). *The Thailand-Burma Railway, 1942-1946: Documents and Selected Writings*, vol.1., London: Routledge.
- Kratoska, Paul H., (2018). *The Japanese Occupation of Malaya and Singapore, 1941-45: A Social and Economic History*. Singapore: NUS Press.
- Lam, Peng Er, (2018). 'Thailand's Kra Canal Proposal and China's Maritime Silk Road: Between Fantasy and Reality?', *Asian Affairs: An American Review*. 45.
- Leman, Bruce, (2001). *England's Colonial Wars 1550-1688: Conflicts, Empire and National Identity*. Harlow: Longman.
- Ngui, Clarence Yew Kit, (2012). 'Kra Canal (1824-1910): The Elusive Dream', *Akademika*. 82.

- Ong, Chit Chung, (2011). *Operation Matador: World War II: Britain's Attempt to Foil the Japanese Invasion of Malaya and Singapore*. Singapore: Marshall Cavendish.
- Pavlenko, Piotr, (1938). *Red Planes Fly East*. London: George Routledge.
- Reed, J. Howard, (1894). 'The Malayan Trans-Peninsular Railway', *The Journal of the Manchester Geographical Society*, 10.
- Ronan, William J. (1936). 'The Kra Canal: A Suez for Japan?', *Pacific Affairs*, 9.
- VIIe Congrès Mondial de l'Internationale Communiste, 25 Juillet-21 Août 1935: Compte Rendu Sténographique*. (1967). Milano: Feltrinelli Reprint.
- Wales, H.G. Quaritch, (1935). 'A Newly Explored Route of Ancient Indian Culture Expansion'. *Indian Art and Letters*. 9.
- Wales, H.G. Quaritch, (1937). *Towards Angkor in the Footsteps of the Indian Invaders*. London: George G. Harrap.