

ความสำคัญของภาคใต้ต่อกองทัพญี่ปุ่น

สมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา

Importance of Southern Thailand for The Japanese Army during The Greater East Asia War

พวงทิพย์ เกียรติสกุล*

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่ออธิบายให้เห็นถึงความสำคัญของภาคใต้ในฐานะจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญของกองทัพญี่ปุ่นในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา ทั้งนี้เน้นการศึกษาผ่านทางรถไฟสายใต้ ซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟสายสำคัญที่สุดที่กองทัพญี่ปุ่นได้ใช้เป็นเส้นทางขนส่งกำลังทหาร เสบียงอาหาร และอาวุธยุทโธปกรณ์เพื่อเป็นกำลังบำรุงให้กับกองทัพทั้งในพม่าและมลายู โดยในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา กองทัพญี่ปุ่นได้เข้ามาดำเนินการควบคุมทางรถไฟสายใต้ ๒ ลักษณะคือ ลักษณะแรก เป็นการจัดขบวนรถไฟพิเศษเพื่อการขนส่งในราชการทหารบนทางรถไฟสายใต้ เพื่อจัดการเดินรถข้ามแดนจากป่าดงเบขาร์ถึงอลอร์สตาร์ และจากสุโงโกลกถึงโกตาบารูของมลายู ลักษณะที่สอง การสร้างทางรถไฟสายใหม่เชื่อมต่อจากทางรถไฟสายใต้ที่มีอยู่เดิมไปยังพม่าถึง ๒ เส้นทางคือ ทางรถไฟสายหนองปลาตึก-กาญจนบุรี-ทันปือชายัต (ทางรถไฟสายไทย-พม่า) และทางรถไฟสายชุมพร-กระบุรี (ทางรถไฟสายคอคอตกระ) การเข้ามาดำเนินการควบคุมทางรถไฟสายใต้ดังกล่าว ไม่เพียงแต่

* ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ประจำภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

เป็นการสะท้อนให้เห็นความสำคัญของภาคใต้ต่อกองทัพญี่ปุ่นในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพาเท่านั้น แต่อีกนัยหนึ่งยังเป็นการสะท้อนให้เห็นถึงการดำเนินการที่กองทัพญี่ปุ่นได้วางแผนการปฏิบัติการไว้ล่วงหน้าเป็นอย่างดี โดยไทยไม่มีทางเลือกนอกจากการยินยอมและโอนอ่อนผ่อนตามเท่านั้น

คำสำคัญ : ภาคใต้ กองทัพญี่ปุ่น สงครามมหาเอเชียบูรพา

Abstract

This article has the objective of highlighting the importance of the southern region of Thailand as a strategic center for the Japanese army during the Greater East Asia War. An emphasis was placed on the southern railways, the most important railway line, which the Japanese army used as a means to transport military reinforcements, food supplies, and weapons and war equipment to bolster the Japanese army operating both in Burma and Malaya. During the Greater East Asia War, the Japanese army's exertion of their control over the southern railways manifested itself in two ways. First, special trains were employed to transport Japanese troops from Padang Besar to Alor-star, and from Sungei Golok to Kota Baru in Malaya. Second, by extending previously existing railways to Burma, two new railway tracks were constructed, namely, the Nong Pladuk-Kanchanaburi-Thanbyuzayat Railway (the Thailand-Burma Railway) and the Chumphon-Kraburi Railway (the Kra Canal Railway). The control of Thailand's southern railways not only demonstrated the crucial role which the southern part of Thailand played during the Greater East Asia War, but also reflected the executed strategies that the Japanese army

had so carefully planned in advance, so that Thailand had no option but to be compliant and submissive.

Keywords : Southern Thailand, Japanese army, Greater East Asia War

ความนำ

หลังการปฏิรูปประเทศในสมัยเมจิถึงสงครามโลกครั้งที่สอง ญี่ปุ่นมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมากจากประเทศเล็กๆ ในเอเชีย ที่ต้องพัฒนาประเทศให้มีความเข้มแข็ง เพื่อให้รอดพ้นจากลัทธิจักรวรรดินิยมของชาติตะวันตก (สุรางค์ศรี ดันเสียงสม ๒๕๔๓ : ๕๔) จนสามารถพัฒนาศักยภาพของกองทัพให้มีความเข้มแข็งทัดเทียมกับประเทศมหาอำนาจตะวันตกได้ เมื่อทหารซึ่งเป็นกลุ่มที่มีแนวคิดชาตินิยมรุนแรงเริ่มมีอิทธิพลในประเทศ การสร้างจิตสำนึกให้ประชาชนมีความจงรักภักดีต่อประเทศชาติตามคำขวัญ “ฟูกุ-เคียวเฮ” (*Fukoku Kyohei*) หรือความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจและความเข้มแข็งทางการทหาร ที่มีมาตั้งแต่สมัยเมจิได้รับการกระตุ้นมากยิ่งขึ้น และเมื่อมีการจัดตั้งรัฐบาลทหารขึ้น ในช่วงทศวรรษ ๑๙๓๐ ความสำนึกเรื่องชาตินิยมได้พัฒนาไปสู่ลัทธิทหารนิยมขึ้นในสังคมญี่ปุ่น (เพ็ญศรี กาญจนมนมัย ๒๕๓๘ : ๒๒๐) ซึ่งถือเป็นปัจจัยภายในสังคมที่มีส่วนผลักดันให้ญี่ปุ่นภายใต้การนำของกองทัพดำเนินการขยายอำนาจออกไปสู่ภายนอกประเทศ โดยการสร้างความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของเอเชียที่ให้ความสำคัญกับการเป็นผู้นำของญี่ปุ่นใน ๓ ประการ คือ ประการที่ ๑ ญี่ปุ่นเป็นแสงสว่างแห่งเอเชีย (*Light of Asia*) ที่มีความเข้มแข็งและสามารถจุดประกายความคิดของการปลดปล่อยประเทศต่างๆ ในเอเชียให้เป็นอิสระจากการปกครองของตะวันตก ประการที่ ๒ ญี่ปุ่นเป็นผู้คุ้มครองแห่งเอเชีย (*Protector of Asia*) ที่มีความพร้อมและความสามารถในการปกป้องเอเชียให้รอดพ้นจากการกลับเข้ามายึดครองอาณานิคมอีกครั้งของมหาอำนาจตะวันตก และประการที่ ๓ ญี่ปุ่นเป็นผู้นำแห่งเอเชีย (*Leader of Asia*) เพียงประเทศเดียวที่มีประสบการณ์ ความสามารถ และความจริงใจที่จะสร้างสรรคเอเชียใหม่ภายใต้ความร่วมมือและความมั่นคงร่วมกัน (Sato 1994 : 43-44)

ความสำนึกเรื่องชาตินิยมที่พัฒนาไปสู่ลัทธิทหารนิยมดังกล่าวข้างต้นนับเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่มีส่วนผลักดันให้กองทัพญี่ปุ่นขยายตัวออกสู่ภายนอกประเทศ โดยญี่ปุ่นตั้งตนเป็นประเทศผู้นำในเอเชียเพื่อปลดปล่อยนานาประเทศในเอเชียจากอำนาจของชาติตะวันตก (สุรางค์ศรี ตันเสียงสม ๒๕๔๓ : ๕๕) ดังนั้น ในระหว่างทศวรรษ ๑๙๓๐ ผู้นำทางการเมืองทหารของกองทัพญี่ปุ่นจึงนำนโยบายขยายอำนาจทางการเมืองการทหารเข้ามาดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรมตามแนวคิดหลัก ๒ ประการ ได้แก่ โสคุชินรอน (Hokushinron) คือ การขยายอิทธิพลของญี่ปุ่นขึ้นไปยังภูมิภาคทางด้านเหนือซึ่งประกอบด้วยเกาหลี จีน และแมนจูเรีย โดยแนวคิดนี้ได้รับการสนับสนุนจากกองทัพบก ส่วนนันชินรอน (Nanshinron) คือการขยายอิทธิพลลงสู่ภูมิภาคทางด้านใต้ อันได้แก่ ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และหมู่เกาะต่างๆ ในมหาสมุทรแปซิฟิก โดยแนวคิดนี้ได้รับการสนับสนุนจากฝ่ายกองทัพเรือ แต่ในระยะแรกรัฐบาลญี่ปุ่นให้ความสำคัญกับการขยายอิทธิพลขึ้นไปยังภูมิภาคทางด้านเหนือตามแนวคิดโศคุชินรอนมากกว่า (นิภาพร รัชตพัฒนากุล ๒๕๔๕ : ๑๕) ดังนั้นนันชินรอนจึงไม่ได้ถูกนำมาใช้เป็นนโยบายระดับประเทศจนกระทั่งเกิดเหตุการณ์ซึ่งสันนิบาตชาติลงมติให้ญี่ปุ่นเป็นฝ่ายพ่ายแพ้ในกรณีแมนจูเรีย โดยญี่ปุ่นถูกประณามว่าละเมิดนโยบายสันติภาพ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และทำให้ญี่ปุ่นตัดสินใจถอนตัวออกจากสันนิบาตชาติ ใน พ.ศ. ๒๔๗๖ (ค.ศ. ๑๙๓๓)

การต่อต้านการขยายอำนาจของญี่ปุ่นในแมนจูเรียดังกล่าว ประกอบกับการเข้ามาแทรกแซงกิจการภายในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ของอังกฤษและสหรัฐอเมริกาที่มีมากขึ้น ทำให้รัฐบาลญี่ปุ่นตระหนักเห็นถึงความจำเป็นในการเตรียมความพร้อมของกองทัพเพื่อป้องกันประเทศ ทั้งยังหันมาให้ความสำคัญกับการดำเนินการขยายอำนาจไปยังภูมิภาคทางด้านใต้ตามแนวคิดนันชินรอนมากขึ้น โดยกองทัพเรือได้จัดตั้ง “คณะกรรมการการศึกษาแผนการทะเลใต้” ขึ้นในเดือนกรกฎาคม ๒๔๗๘ (ค.ศ. ๑๙๓๕) ซึ่งนับเป็นครั้งแรกใน ญี่ปุ่น ที่ได้จัดตั้งหน่วยงานศึกษาเกี่ยวกับภูมิภาคทางด้านใต้ขึ้นโดยเฉพาะเพื่อกระตุ้นให้รัฐบาลเห็นความสำคัญของภูมิภาคนี้ในฐานะเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ โดยเฉพาะแหล่งน้ำมันในหมู่เกาะอินเดียนตะวันออกของเนเธอร์แลนด์ (The Netherlands East Indies) (Shimizu, ed.) ซึ่งจะสามารถนำมาใช้ทดแทนการส่งเข้าน้ำมันจากสหรัฐอเมริกาที่มีแนวโน้มว่าจะยุติการส่งสินค้า ให้ญี่ปุ่น ดังนั้นในปลาย พ.ศ. ๒๔๗๘ ผู้บัญชาการทหารบกและทหารเรือจึงเริ่มเจรจา เพื่อวางแนวนโยบายของประเทศให้

สอดคล้องกันจนนำไปสู่ข้อสรุปในเดือนสิงหาคม พ.ศ. ๒๔๗๙ (ค.ศ. ๑๙๓๖) ว่ารัฐบาลญี่ปุ่นภายใต้การนำของทหารจะดำเนินนโยบายต่างประเทศด้วยการมุ่งขยายอิทธิพลทั้งในภูมิภาคทางด้านเหนือและภูมิภาคทางด้านใต้ แนวคิดนั้นชินรังจึงได้รับการยอมรับให้เป็นนโยบายระดับประเทศเป็นครั้งแรก (Goto 1995 : 23-24, อ้างถึงใน ชะโตโกะ ทซึยยะ ๒๕๔๐ : ๑๐๗) โดยระบุว่ารากฐานการดำเนินนโยบายที่สำคัญของประเทศคือการรักษาสถานที่มั่นภายนอกประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออก และในขณะเดียวกันจะดำเนินการขยายอำนาจเข้าไปสู่ภูมิภาคทางด้านใต้ด้วย

เมื่อโฮะคุชินรอน และนัชินรัง ได้รับการยอมรับให้เป็นนโยบายหลักของการดำเนินนโยบายต่างประเทศของญี่ปุ่น นับตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๗๙ ต่อมาในปลาย พ.ศ. ๒๔๘๐ (ค.ศ. ๑๙๓๗) กองทัพญี่ปุ่นได้ทำสงครามเต็มรูปแบบกับจีนจนสามารถยึดครองจีนจากเหนือลงใต้ได้สำเร็จ ดังนั้นใน พ.ศ. ๒๔๘๑ (ค.ศ. ๑๙๓๘) ญี่ปุ่นจึงประกาศ “ระเบียบใหม่ในเอเชียตะวันออก” (New Order in East Asia) ซึ่งเป็นแผนปฏิบัติการของกองทัพญี่ปุ่นในการประสานงานทางการทหาร การเมือง เศรษฐกิจ และวัฒนธรรมระหว่างจีนแมนจูเรีย กับญี่ปุ่น เพื่อปลดปล่อยดินแดนในเอเชียตะวันออกให้หลุดพ้นจากอำนาจและอิทธิพลของชาติตะวันตก แต่จีนไม่ยอมเจรจากับญี่ปุ่นในข้อเสนอกเกี่ยวกับการจัดระเบียบใหม่ในเอเชียตะวันออก กองทัพญี่ปุ่นจึงใช้นโยบายรุกรานและโจมตีจีนอย่างหนักอีกครั้ง ใน พ.ศ. ๒๔๘๒ (ค.ศ. ๑๙๓๙) สงครามระหว่างญี่ปุ่นกับจีนจึงยังคงยืดเยื้อต่อไป ต่อมาในระหว่างสงครามโลกครั้งที่สอง เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๔๘๓ (ค.ศ. ๑๙๔๐) ญี่ปุ่นได้ทำสนธิสัญญาไตรภาคี (Tripartite Pact) กับเยอรมนีและอิตาลี ซึ่งมีสาระสำคัญว่าหากประเทศใดประเทศหนึ่งทำสงครามกับประเทศอื่นอีกสองประเทศจะช่วยเหลือ (สุรางค์ศรี ดันเสียงสม ๒๕๔๓ : ๓๖) ดังนั้นเมื่อกองทัพเยอรมันมีชัยชนะในระยะแรกของสงครามที่เกิดขึ้นในทวีปยุโรป กองทัพญี่ปุ่นก็เริ่มตระหนักเห็นถึงโอกาสของตนเองในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มากขึ้น และได้ขยายแผนการจัดระเบียบใหม่ในเอเชียตะวันออกให้กว้างขวางมากขึ้น โดยการสถาปนา “วงศไพบูลย์มหาเอเชียบูรพา” (Greater East Asia Co-Prosperity Sphere) ขึ้น (Beasley 1987 : 227-228) ซึ่งมีได้จำกัดขอบเขตการขยายอำนาจของกองทัพญี่ปุ่นเฉพาะในจีน เกาหลี และแมนจูว์เท่านั้น แต่ได้ขยายแผนการดำเนินการลงสู่ภูมิภาคทางด้านใต้มากขึ้น โดยรวมเอาหมู่เกาะอินเดียนตะวันออกของเนเธอร์แลนด์ (อินโดนีเซีย) อินโดจีน พม่า ส่องกง มลายู สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ และ

ไทยเข้าไว้ด้วย (ทวิ ธีระวงศ์เสรี ๒๕๓๓ : ๙๓-๙๔) การขยายแผนการสถาปนา “ระเบียบใหม่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้” ไปสู่ “วงศ์ไพบูลย์มหาเอเชียบูรพา” ของกองทัพญี่ปุ่นได้ส่งผลให้มหาอำนาจตะวันตกโดยเฉพาะอังกฤษและสหรัฐอเมริกา มีปฏิกิริยาต่อต้านจนกลายเป็นสงครามมหาเอเชียบูรพาที่เป็นส่วนหนึ่งของสงครามโลกครั้งที่สองด้วย เอเชียตะวันออกเฉียงใต้จึงกลายเป็นสมรภูมิและดินแดนภายใต้การยึดครองของญี่ปุ่น กองทัพญี่ปุ่นจึงเข้ามามีบทบาทสำคัญทั้งทางด้านการทหาร การเมือง เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมในภูมิภาคนี้

ภายใต้สถานการณ์ของสงครามมหาเอเชียบูรพา กองทัพญี่ปุ่นมองเห็นความสำคัญของไทยในด้านทำเลที่ตั้งที่อยู่บริเวณศูนย์กลางของประเทศต่างๆ บนผืนแผ่นดินใหญ่ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประกอบกับเป็นเพียงประเทศเดียวในภูมิภาคนี้ที่ไม่ได้ตกเป็นอาณานิคมของมหาอำนาจตะวันตก อีกทั้งยังเป็นประเทศที่มีความอุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรธรรมชาติและยุทธปัจจัยที่เอื้ออำนวยต่อการทำสงครามโดยเฉพาะภาคใต้ของไทยนับเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการขยายอำนาจของกองทัพญี่ปุ่นเข้าไปในพม่าและมลายูของอังกฤษ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินนโยบายการสร้างวงศ์ไพบูลย์มหาเอเชียบูรพา ดังนั้นการศึกษาในหัวข้อ “ความสำคัญของภาคใต้ต่อกองทัพญี่ปุ่นสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา” จึงเป็นกรณีศึกษาหนึ่งที่ต้องการเสนอให้เห็นถึงความสำคัญของภาคใต้ในฐานะเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญที่กองทัพญี่ปุ่นใช้ในการขนส่งกำลังทหาร เสบียงอาหาร และอาวุธยุทธโปกรณ์เพื่อเป็นกองกำลังบำรุงให้กองทัพญี่ปุ่น ทั้งในพม่าและมลายู ซึ่งจะสะท้อนให้เห็นผ่านทางรถไฟสายใต้ โดยเน้นการอธิบายจาก ๒ ประเด็นหลักคือ

๑. นโยบายของกองทัพญี่ปุ่นต่อไทยตามแผนการขยายอำนาจยึดครองเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และ

๒. ความสำคัญของภาคใต้ : การเข้ามาควบคุมทางรถไฟสายใต้ของกองทัพญี่ปุ่น ตามลำดับดังนี้

๑. นโยบายของกองทัพญี่ปุ่นต่อไทยตามแผนการขยายอำนาจยึดครองเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

เอกสารสำคัญของญี่ปุ่นที่แสดงให้เห็นถึงแผนการขยายอำนาจยึดครองเอเชีย

ตะวันออกเฉียงใต้ เห็นได้จากเอกสารสำคัญ ๒ ส่วน^๑ ได้แก่ ส่วนแรกเป็นเอกสารการประชุมร่วมระหว่างผู้นำฝ่ายทหาร และรัฐบาล (Liaison Conference) ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนของคณะรัฐมนตรี ได้แก่ นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกองทัพบก รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกองทัพเรือ หรือบางครั้งอาจจะมีรัฐมนตรีจากกระทรวงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องร่วมด้วย เช่น รัฐมนตรีว่าการคลัง เป็นต้น ส่วนตัวแทนของผู้นำฝ่ายทหาร ได้แก่ เสนาธิการทหารบก รองเสนาธิการทหารบก เสนาธิการทหารเรือ รองเสนาธิการทหารเรือ เป็นต้น ส่วนที่สองเป็นเอกสารการประชุมเบื้องพระพักตร์สมเด็จพระจักรพรรดิ (Imperial Conference) ซึ่งเป็นการประชุมเพื่อขออนุมัติการลงมติในหลักการที่ได้จากการประชุมในส่วนแรก โดยการประชุมนี้จะประกอบด้วยสมาชิกของการประชุมร่วมระหว่างผู้นำฝ่ายทหารและรัฐบาล ประธานสภาองคมนตรี ซึ่งจะดำเนินการเบื้องหน้าพระพักตร์สมเด็จพระจักรพรรดิ (Nobutaka, editor & translator 1967 : XV-XVI) ดังนั้นเมื่อผู้ศึกษาได้มีโอกาสค้นคว้าเอกสารภาษาญี่ปุ่นบางส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประชุม ที่แผนกประวัติศาสตร์สงคราม สถาบันวิจัยป้องกัน ทบวงป้องกันประเทศ ได้รวบรวมไว้เป็นหนังสือชุดขึ้นในระหว่าง พ.ศ. ๒๕๐๙-๒๕๑๐ (ค.ศ. ๑๙๖๖-๑๙๖๗) ที่สำคัญได้แก่ “*Senshi Soshō Maley Shinko Sakusen*” (ประวัติศาสตร์สงครามยุทธการมลายู) และ “*Senshi Soshō Biruma Kouryaku Sakusen*” (ประวัติศาสตร์สงครามยุทธการโจมตีพม่า) รวมทั้งหนังสือเรื่อง “*Japan’s Decision For War : Records of the 1941 Policy Conferences*” ที่โนบุตะกะ อิเกะ (Nobutaka Ike) เป็นบรรณาธิการ และแปลเอกสารของทบวงป้องกันประเทศที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจและการดำเนินนโยบายต่างประเทศของญี่ปุ่นในช่วงก่อนเกิดสงครามมหาเอเชียบูรพา ที่ตีพิมพ์ขึ้นใน พ.ศ. ๒๕๑๐ (ค.ศ. ๑๙๖๗) แล้ว พบว่าในช่วงก่อนสงครามมหาเอเชียบูรพากองทัพญี่ปุ่นได้กำหนดแผนการดำเนินนโยบายของกองทัพญี่ปุ่นต่อไทย ซึ่งรัฐบาลญี่ปุ่นได้ตระหนักถึงความสำคัญของไทยในฐานะฐานปฏิบัติการทางทหารที่สำคัญต่อการเคลื่อนกองกำลังเข้าสู่พม่าและมลายู จึงนำไปสู่การเจรจาในที่ประชุมผู้นำฝ่ายทหารและรัฐบาล

^๑ อ่านรายละเอียดเกี่ยวกับนโยบายการขยายอำนาจยึดครองเอเซียตะวันออกเฉียงใต้ของกองทัพญี่ปุ่นได้จากพงทิพย์ เกียรติสกุล “กองทัพญี่ปุ่นกับทางรถไฟสายใต้ของไทย สมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา ระหว่างประเทศ ๒๔๘๔-๒๔๘๘” (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรดุษฎีบัณฑิตภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๔๗), หน้า ๔๑-๕๓.

(Liaison Conference) เพื่อกำหนดวัตถุประสงค์ หรือเป้าหมายของการดำเนินนโยบายต่อไทยในการประชุมผู้นำฝ่ายทหารและรัฐบาลของญี่ปุ่นหลายครั้ง ดังตัวอย่างต่อไปนี้

การประชุมผู้นำฝ่ายทหารและรัฐบาล ครั้งที่ ๓ เมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๔๘๓ (ค.ศ. ๑๙๔๐)

เรื่อง “มาตรการของจักรวรรดิต่อไทยและอินโดจีนของฝรั่งเศส” มีประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยดังนี้

๑. วัตถุประสงค์ : จะต้องสร้างความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นโดยรวดเร็วกับไทย สำหรับอาณานิคมของฝรั่งเศสนั้นจะใช้นโยบายที่เข้มงวดเพื่อกดดันให้ยอมรับข้อเรียกร้องของประเทศเรา (ญี่ปุ่น) และจะส่งเสริมให้ไทย ฝรั่งเศส มีการสถาปนาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศขึ้น

๒. แนวทางการดำเนินการ :

๑) เปิดดำเนินการเจรจาเรื่องสัญญาความร่วมมือทางการทหาร การเมือง และเศรษฐกิจกับโดยเร็ว

๒) เปิดการเจรจาระหว่างญี่ปุ่นและฝรั่งเศสเกี่ยวกับเรื่องอินโดจีนของฝรั่งเศส เพื่อแสดงให้เห็นความจำเป็นของความร่วมมือทางการทหาร การเมือง และเศรษฐกิจ ตลอดจนการไกล่เกลี่ยกรณีพิพาทระหว่างไทยกับฝรั่งเศส (Sanbo, editor 1994 :156-157)

การประชุมผู้นำฝ่ายทหารและรัฐบาล ครั้งที่ ๗ เมื่อวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๔๘๔ (ค.ศ. ๑๙๔๑)

เรื่อง “เค้าโครงมาตรการต่ออินโดจีนของฝรั่งเศสและไทย” มีประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับไทยดังนี้

๑. วัตถุประสงค์ : การดำเนินนโยบายต่อไทยนั้นก็เพื่อการคงอยู่และการป้องกันตนเองของจักรวรรดิ ดังนั้นจะต้องสถาปนาความร่วมมืออย่างแน่นแฟ้นทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง การทหาร (นงลักษณ์ ลัมศิริ ๒๕๔๐ : ๗)

๒. แนวทางการดำเนินการ :

๑) จักรวรรดิจะเพิ่มความเข้มงวดในมาตรการต่ออินโดจีนของฝรั่งเศส และไทย เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการนี้อาจจำเป็นต้องบีบบังคับจนถึงขั้นการใช้กำลังทหารต่ออินโดจีนของฝรั่งเศส

๒) จักรวรรดิจะเร่งดำเนินมาตรการต่างๆ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายอย่างรวดเร็ว

ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงการแทรกแซงจากอังกฤษและสหรัฐอเมริกา (Sanbo 1994 : 167)

๓. สารสำคัญ :

๑) ในการจัดการปัญหาเรื่องดินแดน จักรวรรดิจะดำเนินการอย่างเข้มงวดในการเป็นตัวกลางไกล่เกลี่ยกรณีพิพาทระหว่างไทยกับอาณานิคมของฝรั่งเศส ซึ่งใน ครั้งนี้เป็นโอกาสดีที่จักรวรรดิจะสถาปนาตนเองในฐานะผู้ขึ้นนำทั้งในดินแดนอินโดจีนของฝรั่งเศส และไทย

๒) กรณีฝรั่งเศสไม่ตอบสนองตามความพยายามในการแก้ไขปัญหามีแผนการใช้กำลังจัดการ

๓) กรณีไทยปฏิเสธข้อเรียกร้องของญี่ปุ่น อาจจะดำเนินการโดยแก้ไขรายละเอียดในข้อตกลงญี่ปุ่น-ไทย หรืออาจจะใช้กำลังบังคับ เพื่อให้ยอมรับข้อเรียกร้องของเราอย่างเต็มที่ด้วยกรณีใดๆ ก็ตามจะต้องไม่ผลักดันไทยหันไปหาสหรัฐอเมริกาและอังกฤษ (นงลักษณ์ ลีเมศวร์ ๒๕๔๐ : ๗-๘)

การประชุมผู้นำฝ่ายทหารและรัฐบาล ครั้งที่ ๓๑ เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๔๘๔

เรื่อง “หลักการว่าด้วยการดำเนินนโยบายต่อภูมิภาคทางด้านใต้” มีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับไทย ดังนี้

๑. วัตถุประสงค์ : การสถาปนาวงศ์ไพบูลย์ร่วมกันแห่งมหาเอเชียบูรพา มีจุดมุ่งหมายของการดำเนินนโยบายต่อภูมิภาคทางด้านใต้ของจักรวรรดิ เพื่อการดำรงอยู่ของตนเองและการป้องกันตนเอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการแสวงหาความร่วมมือในด้านต่างๆ จะต้องขยายตัวให้มากขึ้น

๒. แนวทางการดำเนินการ :

๑) จักรวรรดิจะสถาปนาความสัมพันธ์อย่างแน่นแฟ้น ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง การทหารกับไทยและอินโดจีนของฝรั่งเศส

๒) จักรวรรดิจะดำเนินนโยบายทางการทูตเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย (ตามข้อ ๑.) โดยถือว่าวิธีดังกล่าวเป็นหลักสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะดำเนินการให้เร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ เพื่อการสถาปนาความร่วมมือทางการทหารกับไทยและอินโดจีนของฝรั่งเศส

๓) ในกรณีที่มิมีปัญหาดำเนินการไม่ได้ เพื่อให้จักรวรรดิดำรงอยู่ด้วยตนเองและป้องกันตนเองได้ ก็จะใช้มาตรการทางการทหาร (นงลักษณ์ ลีเมศวร์ ๒๕๔๐ : ๑๒-๑๓)

นอกจากตัวอย่างของบันทึกการประชุมของผู้นำฝ่ายทหารและรัฐบาลญี่ปุ่นที่มีต่อไทยในช่วงก่อนสงครามมหาเอเชียบูรพาแล้ว ยังมีตัวอย่างของบันทึกการประชุมต่อหน้าพระพักตร์ของสมเด็จพระจักรพรรดิ ซึ่งมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับไทยดังตัวอย่างต่อไปนี้

การประชุมต่อหน้าพระพักตร์สมเด็จพระจักรพรรดิ เมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๔๘๔

เรื่อง : คำกราบบังคมทูลว่าด้วย “เค้าโครงมาตรการต่อไทยและอินโดจีนของฝรั่งเศส”

ตัวแทนของรัฐบาลและกองบัญชาการทหารสูงสุดแห่งสมเด็จพระจักรพรรดิ (Daihonei) ได้กราบบังคมทูลถึงที่มาของเค้าโครงมาตรการต่อไทยและอินโดจีนของฝรั่งเศสว่าเป็นมาตรการที่จักรวรรดิได้กำหนดขึ้นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการสร้างวงศ์ไพบูลย์มหาเอเชียบูรพา จากนั้นนายกรัฐมนตรีโคโนเอะ (Konoe) ได้กราบบังคมทูลอธิบายถึงวัตถุประสงค์และแนวทางการสถาปนาวงศ์ไพบูลย์มหาเอเชียบูรพาโดยสรุปว่า นอกเหนือจากมาตรการเกี่ยวกับการจัดการเหตุการณ์ในประเทศจีนแล้ว การสร้างความสัมพันธ์อย่างแนบแน่นทั้งทางการทหาร การเมือง และเศรษฐกิจกับไทยและอินโดจีนของฝรั่งเศสเป็นอีกมาตรการหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการปกป้องและพึ่งพาตนเองของจักรวรรดิ ดังนั้นจึงตัดสินใจอย่างแน่วแน่ว่าหากมีความจำเป็น อาจจะต้องใช้วิธีการบังคับโดยเฉพาะกับอินโดจีนของฝรั่งเศส หากไม่ยอมรับก็จะใช้กำลังทางทหารเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการรักษาสถานะของจักรวรรดิในฐานะผู้ขึ้นนำของทั้งสองพื้นที่ แต่ขณะเดียวกันการดำเนินการทางการทูต จักรวรรดิจะเป็นตัวกลางในการไกล่เกลี่ยกรณีพิพาทระหว่างไทยกับอินโดจีนของฝรั่งเศส ทั้งนี้เพื่อเป็นการยืนยันฐานะของการเป็นผู้ขึ้นนำของจักรวรรดิต่อไทยและอินโดจีน ซึ่งนับเป็นโอกาสอันดี ส่วนทางด้านทหาร ในกรณีในประเทศไทย ไม่ยินยอมลงนามตามข้อตกลงเพื่อความร่วมมือระหว่างญี่ปุ่น-ไทย อาจจะมีการแก้ไขข้อตกลง ตลอดจนการปรับเปลี่ยนรูปแบบความสัมพันธ์มาเป็นพันธมิตรในการป้องกันร่วมกันโดยทั่วไป ซึ่งทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ แต่อย่างไรก็ตามต้องระมัดระวังไม่ให้ไทยเอนเอียงไปเข้าฝ่ายอังกฤษและสหรัฐอเมริกา (Sanbo 1994 : 169-170)

ต่อจากนั้นเสนาธิการทหารบกสูกิยามะ (Sugiyama) ได้กราบบังคมทูลอธิบายเพิ่มเติมถึงการดำเนินการทางการทหารโดยสรุปว่า เพื่อดำเนินการให้สอดคล้องกับการ

บรรลุมัตถุประสงค์ของมาตรการต่อไทยและอินโดจีนของฝรั่งเศสที่อาจจะมีการเปลี่ยนแปลงไปตามสถานการณ์ จึงมีความจำเป็นที่กองทัพจะต้องเตรียมความพร้อม เช่น การจัดเตรียมเรือรบ และกำลังทหาร หากต้องมีการปฏิบัติการ ทั้งนี้เพื่อสามารถเคลื่อนกองกำลังไปยังพื้นที่เป้าหมายได้ตามขั้นตอนและเวลาที่เหมาะสม แต่อย่างไรก็ตามทั้งเสนาธิการทหารบกและเสนาธิการทหารเรือต่างมีความเห็นร่วมกันว่ามีวัตถุประสงค์จะให้บรรลุมเป้าหมายโดยการดำเนินการด้วยการเจรจาทางการทูตมากกว่าการใช้กำลังทหาร (Sanbo 1994 : 172)

จากข้อมูลบางส่วนของบันทึกการประชุมของผู้นำฝ่ายทหารและรัฐบาล รวมทั้งการประชุมต่อหน้าพระพักตร์สมเด็จพระจักรพรรดิ ดังได้ยกตัวอย่างมาทั้งหมดข้างต้น สะท้อนให้เห็นถึงนโยบายของกองทัพญี่ปุ่นต่อไทยในช่วงก่อนสงครามมหาเอเชียบูรพาว่า กองทัพญี่ปุ่นมีวิธีการดำเนินนโยบายใน ๒ แนวทาง คือ การใช้วิธีการเจรจาทางการทูตและการใช้กำลังทางการทหารเพื่อให้ไทยยินยอมให้ความร่วมมือทั้งทางการเมือง การทหาร และเศรษฐกิจกับกองทัพญี่ปุ่น อย่างไรก็ตามในที่สุดกองทัพญี่ปุ่นได้เลือกการใช้กำลังทางการทหารเคลื่อนทัพเข้ามาสู่ประเทศไทย (ซึ่งเอกสารของฝ่ายญี่ปุ่นยอมรับว่าการดำเนินการดังกล่าวเป็นการละเมิดเอกราชของไทย) (“บันทึกคำบอกเล่าของโทกูงะวะ โยชิฮิโร (Tokugawa Yoshihiro) อดีตราชเลขาณูการสมเด็จพระจักรพรรดิ” ๑๙๙๕ : ๒๖ อ้างถึงใน นงลักษณ์ ลิ้มศิริ ๒๕๔๐ : ๑๑) แม้ว่าในการประชุมของผู้นำทหารทหารและรัฐบาลจะไม่ได้ชี้แจงถึงเหตุผลที่กองทัพได้เลือกใช้กำลังทหารเคลื่อนทัพเข้าสู่ประเทศไทยในวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๔๘๔ โดยตรงก็ตาม แต่จากการศึกษารายละเอียดของการประชุมผู้นำฝ่ายทหารและรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับการเตรียมการทำสงครามในภูมิภาคทางด้านใต้ของกองทัพญี่ปุ่นพบว่ากองทัพได้มองเห็นความสำคัญของการตัดสินใจของไทยในการให้ความร่วมมือทางการเมืองการทหารกับกองทัพในวันเปิดสงครามว่าเป็นตัวแปรที่สำคัญประการหนึ่งต่อความสำเร็จของกองทัพตามเป้าหมายในการจู่โจมและทำลายกองกำลังของอังกฤษในพม่าและมลายู (Defense Agency, Defense Training Institute, Department of War History 1966 : 4-9) แต่ด้วยท่าทีของฝ่ายไทยที่ยังวางตัวเป็นกลาง และยังลังเลที่จะเลือกเข้าฝ่ายญี่ปุ่นหรืออังกฤษ (Defense Agency, Defense Training Institute, Department of War History 1966 : 55-58) สาเหตุเหล่านี้จึงเป็นส่วนหนึ่งที่นำไปสู่การตัดสินใจของกองทัพญี่ปุ่นในการเลือกใช้กำลังทหารเคลื่อนทัพ

เข้าสู่ประเทศไทยในวันเปิดสงคราม ทั้งนี้เพื่อเป็นการผลักดันให้ไทยหันมาร่วมมือกับฝ่ายญี่ปุ่นโดยเร็ว แต่เพื่อหลีกเลี่ยงการปะทะที่รุนแรงระหว่างทหารทั้งสองฝ่าย กองทัพจะเร่งดำเนินการเจรจาเพื่อขอความร่วมมือทางการทหารกับไทยในทันที

ในที่สุดเมื่อสถานการณ์ของสงครามโลกค่อนข้างคับขัน ที่ประชุมระหว่างผู้นำฝ่ายทหารและรัฐบาล เมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๔๘๔ จึงได้มีการประชุมเพื่อตกลงเกี่ยวกับสาระสำคัญของการดำเนินการตามนโยบายของจักรวรรดิ โดยจักรวรรดิญี่ปุ่นได้ตัดสินใจที่จะทำสงครามกับอังกฤษ และสหรัฐอเมริกา ซึ่งจะดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับไทย ดังนี้

๑) จะเริ่มมาตรการทางการทหารในต้นเดือนธันวาคม ให้ทหารบกและทหารเรือเตรียมพร้อมที่จะทำสงคราม

๒) ก่อนหน้าที่จะดำเนินการทางการทหาร จะเจรจาเพื่อพิจารณาข้อตกลงทางการทหารอย่างใกล้ชิดกับไทย (เนงลักษณ์ ลิมศิริ ๒๕๔๐ : ๑๘)

ต่อจากนั้นในที่ประชุมระหว่างผู้นำฝ่ายทหารและรัฐบาล ครั้งที่ ๖๗ (67th Liaison Conference) เมื่อวันที่ ๑๒ พฤศจิกายน ๒๔๘๔ (ค.ศ. ๑๙๔๑) ได้ร่วมกันอภิปรายเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินนโยบายต่างประเทศ ตามเอกสารว่าด้วย “ความจำเป็นในการดำเนินนโยบายของจักรวรรดิ” (“Essentials for Carrying Out the Empire’s Policies”) ซึ่งได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมเฉพาะพระพักตร์สมเด็จพระจักรพรรดิ เมื่อวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๔๘๔ โดยมีรายละเอียดของความจำเป็นในการดำเนินนโยบายต่อเยอรมนี อิตาลี อังกฤษ หมู่เกาะอินเดียนตะวันออกของเนเธอร์แลนด์ สหภาพโซเวียต ไทย และจีนตามลำดับ แต่สำหรับการดำเนินนโยบายต่อไทยมีรายละเอียดดังนี้

๑. ก่อนที่ญี่ปุ่นจะยึดครองประเทศไทย กองทัพญี่ปุ่นจะยื่นข้อเรียกร้องต่อไทย โดยขอให้ไทยพิจารณาโดยทันทีดังนี้

๑) อนุญาตให้กองทัพญี่ปุ่นเคลื่อนกองกำลังผ่านประเทศไทย โดยอนุญาตให้ใช้เครื่องอำนวยความสะดวก และให้ความช่วยเหลือในด้านอื่นๆ

๒) สืบเนื่องจากการเคลื่อนกองกำลังของกองทัพญี่ปุ่นผ่านประเทศไทย ให้ดำเนินมาตรการในการหลีกเลี่ยงการปะทะระหว่างกองกำลังของญี่ปุ่นและไทย

๓) ให้มีการลงนามในข้อตกลงป้องกันร่วมกันหากไทยต้องการ

หมายเหตุ : ไม่ควรมีการเปลี่ยนแปลงต่อวิธีการดำเนินนโยบายต่อไทยก่อนที่

ญี่ปุ่นจะทำการเจรจาตามข้อตกลงดังกล่าว โดยแผนการของญี่ปุ่นในการเริ่มสงคราม จะถูกเก็บเป็นความลับ (เน้นตัวเข้มโดยผู้ศึกษา) (Nobutaka 1967 : 242)

๒. ทันทีที่เข้ายึดครองประเทศไทย กองทัพญี่ปุ่นจะต้องทำการเจรจาเพื่อทำการตกลงในประเด็นต่างๆ ดังนี้

- ๑) การเคลื่อนกองกำลัง และการจัดตั้งฐานกำลังของกองทัพญี่ปุ่น
- ๒) การจัดหาเครื่องอำนวยความสะดวกทางการทหาร รวมทั้งการจัดสร้างเครื่องอำนวยความสะดวกใหม่ ๆ
- ๓) การจัดหาเครื่องอำนวยความสะดวกต่อการคมนาคมขนส่ง และการสื่อสาร
- ๔) การจัดหาค่ายพักทหารสำหรับกองกำลังเคลื่อนทัพผ่าน และกองกำลังที่ทำหน้าที่ยึดครอง
- ๕) การจัดหาเงินทุน เพื่อการดำเนินการทางการทหาร

หมายเหตุ : การเจรจาในข้อ ๑) และข้อ ๒) จะตั้งอยู่บนหลักการของ “ความจำเป็นของนโยบายต่ออินโดจีนของฝรั่งเศสและไทย”^๒ ซึ่งได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมระหว่างรัฐบาล และกองบัญชาการทหารสูงสุด เมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๔๘๔ ทั้งนี้ กองทัพญี่ปุ่นจะเคารพอำนาจอธิปไตยและความมั่นคงของประเทศไทย และเพื่อที่จะให้การเจรจาเป็นไปโดยสะดวก กองทัพญี่ปุ่นจะแจ้งต่อไทยอย่างลับ ๆ ว่าต่อไปข้างหน้าญี่ปุ่นอาจจะยกบางส่วนของพม่า หรือมลายูให้กับไทย (เน้นตัวเข้มโดยผู้ศึกษา) (Nobutaka 1967 : 242-243)

จากรายละเอียดของ “ความจำเป็นในการดำเนินนโยบายต่อไทย” ทั้ง ๒ ประการข้างต้น แสดงให้เห็นได้อย่างชัดเจนว่า กองทัพญี่ปุ่นมิได้มีนโยบายที่จะเคลื่อนกองกำลังผ่านประเทศไทยไปโจมตีพม่าและมลายูเท่านั้น แต่กองทัพญี่ปุ่นยังมีแผนการที่จะเข้ามายึดครองประเทศไทย โดยการเรียกร้องให้รัฐบาลไทยให้ความสะดวกในการจัดตั้งฐานกำลังประจำการของกองทัพญี่ปุ่น อีกทั้งไทยยังต้องให้ความร่วมมือกับกองทัพในการจัดหาและสร้างเครื่องอำนวยความสะดวกทางการทหาร การคมนาคมขนส่งและการสื่อสาร ค่ายพักทหารสำหรับกองกำลังทหารที่เคลื่อนทัพผ่าน และที่ยังคงทำหน้าที่ยึดครองอยู่ใน

^๒ เอกสารนี้มีเป้าหมายอยู่ที่ “ความร่วมมือทางการทหาร การเมือง และเศรษฐกิจระหว่างญี่ปุ่น ไทย และอินโดจีนที่ใกล้ชิดและแนบแน่น” โดยใช้วิธีการสร้างความกดดัน หากไม่ได้ผลจะใช้กำลังทหาร.

ประเทศไทย ตลอดจนต้องให้ความร่วมมือในการจัดหาเงินทุนเพื่อการดำเนินการทาง การทหารของกองทัพญี่ปุ่นที่ประจำการอยู่ในประเทศไทยอีกด้วย เมื่อได้กำหนดรายละเอียดของการเจรจาเพื่อใช้ประเทศไทยเป็นทางผ่านในการเคลื่อนกองกำลังของกองทัพ ญี่ปุ่นไปโจมตีพม่า และมลายู รวมทั้งการขอความร่วมมือต่อการดำเนินการทางทหาร ที่สำคัญ ๕ ประการดังกล่าวข้างต้นแล้ว ต่อมาในการประชุมระหว่างรัฐบาลและกอง บัญชาการทหารสูงสุดที่ขึ้นตรงต่อสมเด็จพระจักรพรรดิ ครั้งที่ ๙๑ เมื่อวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๔๘๔ ได้กำหนดมาตรการในการเจรจาก่อนการยกพลเข้าสู่ประเทศไทย โดยมีแนวทางการดำเนินการโดยสรุปดังนี้

๑. การเจรจาก่อนยกพลเข้าสู่ประเทศไทย

๑) กำหนดวันในการเจรจากับไทยก่อนการยกพล (โดยกำหนดเป็นหกโมงเย็น ก่อนวันที่ X) โดยทางกองบัญชาการทหารสูงสุดจะเป็นฝ่ายติดต่อไปยังเอกอัครราชทูต ญี่ปุ่น ประจำประเทศไทย

๒) (๑.) เกี่ยวกับการเจรจาข้างต้น ให้เอกอัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทย รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องกับกองทัพบกและกองทัพเรือเข้าไปเจรจากับพิบูล (จอมพล ป. พิบูล สงคราม) โดยใช้วิธีการทางการทูตอันเหมาะสมต่างๆ เพื่อขออนุญาตให้กองทัพญี่ปุ่น เคลื่อนกองกำลังทหารผ่านประเทศไทย ตลอดจนขอความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกต่างๆ รวมทั้งต้องหามาตรการที่จะหลีกเลี่ยงการปะทะ ระหว่างทหารไทยและทหาร ญี่ปุ่น (สำหรับข้อตกลงนี้เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการต่อต้านจากฝ่ายไทย จะประกาศต่อ สาธารณะภายหลังการยกพลขึ้นบกแล้ว)

(๒.) ในกรณีที่ทางไทยปฏิเสธข้อเรียกร้องให้ยื่นข้อความเตือน (notice) เข้าไปว่า กองทัพญี่ปุ่นจะเริ่มเคลื่อนกองกำลังตามที่กำหนดไว้ และเพื่อป้องกันการต่อต้าน จากกองทัพไทย ให้พยายามเรียกร้องหามาตรการอื่นๆ เท่าที่จะทำได้

๓) การตัดสินใจเกี่ยวกับรูปแบบในการเจรจาให้เป็นไปตามสถานการณ์ ภาคนาม

๒. การเคลื่อนกองกำลังเข้าสู่ประเทศไทยในระหว่างการเจรจา

การกำหนดจังหวะเวลาของการเคลื่อนกองกำลังของหน่วยทหารที่เดินทางบกผ่านอินโดจีนของฝรั่งเศสมุ่งเข้าสู่กรุงเทพฯ นั้น ขึ้นอยู่กับข้อตกลงร่วมกันของ ทหารบกและทหารเรือตามสถานการณ์ โดยการหลีกเลี่ยงการปะทะของทหารทั้งสองฝ่าย

ให้เป็นไปตามการตัดสินใจของกองบัญชาการทหารสูงสุด ส่วนการเคลื่อนไหวกองพลขึ้นบกให้ขึ้นอยู่กับมติตัดสินใจ ในการประชุมร่วมกันของผู้บัญชาการทหารบก และทหารเรือที่ประจำการอยู่ในพื้นที่

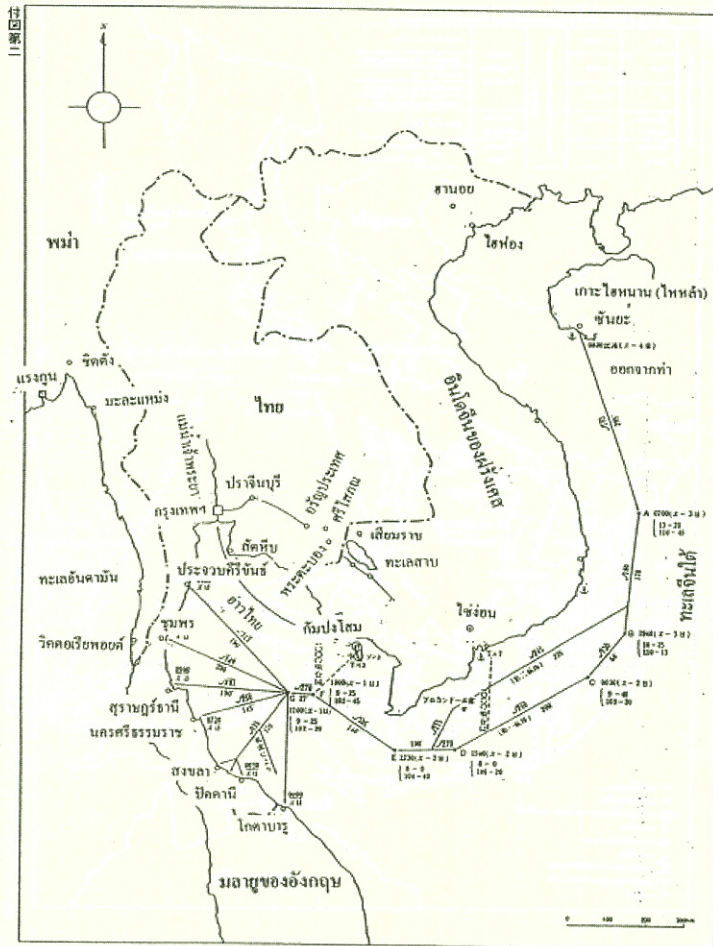
๓. การร่วมเจรจาเกี่ยวกับการเคลื่อนกองกำลัง

๑) การเจรจาว่าด้วยการเคลื่อนกองกำลังผู้บัญชาการทหารบกและทหารเรือ ในแต่ละพื้นที่เปิดเจรจากับทหารของแต่ละฝ่ายที่ประจำการอยู่ในประเทศไทย

๒) ระหว่างการเจรจาที่จัดตั้งขึ้นภายหลัง ณ สถานทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทย ให้เจรจาเรื่องการให้ความร่วมมือในเรื่องค่าใช้จ่ายทางการทหารไว้ด้วย (Sanbo 1994 : 528-529)

นอกจากนี้ที่ประชุมระหว่างรัฐบาลกับกองบัญชาการทหารสูงสุดที่ขึ้นตรงต่อ สมเด็จพระจักรพรรดิ ยังได้กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการยกพลเข้าสู่ประเทศไทยในช่วงเปิดสงครามว่า กองพลโคโนเอะ (Konoe) จะเข้ามาอยู่ภายใต้บังคับบัญชาของ กองพลที่ ๑๕ และเป็นกำลังหลักในการยกพลโดยใช้เส้นทางบกและเส้นทางทะเลจาก ตอนใต้ของอินโดจีนเข้าสู่ประเทศไทย (Defense Agency, Defense Training Institute, Department of War History 1966 : 8) โดยในส่วนของเส้นทางทะเลกองพลทะกุมิ (Takumi) และกองพลมะกิ (Maki) จะยกพลออกจากท่าเรือซันยา (Sanya) ในเกาะไหหนาน (Hainan) หรือเกาะไหหลำผ่านทะเลจีนใต้ เลียบแนวชายฝั่งทะเลตอนใต้ของอินโดจีนของฝรั่งเศส (ดูแผนที่ที่ ๑) ซึ่งมีกองพลย่อยที่ ๕๕ หรือกองพลย่อยอุโนะ (Uno) ที่ประจำการอยู่ใน อินโดจีนเข้ามาสมทบเพื่อยกพลขึ้นบกทางตอนกลางและตอนใต้ของไทย ได้แก่ จังหวัด ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา และปัตตานี เมื่อ กองกำลังหลักของกองพลย่อยอุโนะยกพลขึ้นบกที่ชุมพรแล้ว จะเคลื่อนกองกำลังเข้าไป ยึดวิคตอเรียพอยต์ (Victoria Point) ของพม่าต่อไป ในขณะที่เดียวกันกองกำลังหลักของ กองพลโคโนเอะ จะยกกองกำลังโดยทางบกผ่านโกตาบารู (Kota Bharu) ไปยังมลายู ของอังกฤษเพื่อไปเสริมกับกองกำลังหลักของกองพลที่ ๒๕ ซึ่งเข้าประจำการอยู่ใน มลายู (Defense Agency, Defense Training Institute, Department of War History 1966 : 9) ดังภาพที่แสดงให้เห็นในแผนที่ที่ ๒

แผนที่ที่ ๒ : เส้นทางที่กองทัพญี่ปุ่นใช้ในการเดินเรือจากชั้นยะในเกาะไหหลำ เพื่อ
ยกพลขึ้นบกในจังหวัดต่างๆ ของภาคใต้ของไทยช่วงเปิดสงคราม



ที่มา : ปรับมาจาก Department of War History, Defense Training Institute Defense, Agency (แผนกประวัติศาสตร์สงคราม สถาบันวิจัยป้องกัน ทบวงป้องกันประเทศ), Senshi Soshō Marei Shinko Sakusen (ประวัติศาสตร์สงครามยุทธการรุกรมลายู) (Tokyo : Asakumo Shimbunsha, 1966), แผนที่แนบที่ ๒. อ้างจากพงศทิพย์ เกียรติสินกุล, “กองทัพญี่ปุ่นกับทางรถไฟสายใต้ของไทยสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา ระหว่าง พ.ศ. ๒๔๘๔-๒๔๘๘”, หน้า ๖๖.

อย่างไรก็ตามจากส่วนหนึ่งของบันทึกคำให้การของพันโทศุฑิระ มะชะโอะ เสนาธิการทหารบกญี่ปุ่นที่ถูกส่งตัวเพื่อทำหน้าที่ประสานงานกับกองทัพใหญ่ภาคพื้น ทิศใต้ของญี่ปุ่น ณ กรุงไซ่ง่อน ประเทศเวียดนาม ได้บันทึกไว้ว่าพันเอกทะมะระ ทูต ทหารบกประจำสถานเอกอัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทยได้พบปะเพื่อเจรจาในเรื่อง การยกพลเข้าสู่ประเทศไทยกับจอมพล ป. พิบูลสงคราม นายกรัฐมนตรีของไทย ตั้งแต่วันที่ ๓ ธันวาคม ๒๔๘๔ แต่มีรัฐมนตรีบางส่วนมีความเห็นคัดค้าน จอมพล ป. พิบูลสงครามจึงยินยอมโดยความจำเป็นได้เพียงการอนุญาตให้กองทัพญี่ปุ่นเคลื่อนกอง กำลังผ่านประเทศไทยเท่านั้น (ศุฑิระ ๒๕๓๒ : ๗๘) ดังนั้นในวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๔๘๔ กองบัญชาการทหารกองทัพใหญ่ภาคพื้นทิศใต้จึงเปิดการประชุมพิจารณาลงมติเกี่ยวกับการ กำหนดเวลาของการเคลื่อนกำลังทหารเข้าสู่ประเทศไทย ในที่สุดบรรดาผู้นำทหาร ระดับสูงได้มีมติเห็นชอบร่วมกันว่า กองทัพญี่ปุ่นจะเคลื่อนพลเข้าสู่ประเทศไทยในเวลา เช้าวัน หรือ ๑๒.๐๐ น. ของวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๔๘๔ (ศุฑิระ ๒๕๓๒ : ๘๐)

๒. ความสำคัญของภาคใต้ : การเข้ามาควบคุมทางรถไฟสายใต้ของ กองทัพญี่ปุ่น

เมื่อพิจารณาถึงวัตถุประสงค์และแนวทางการดำเนินการของกองทัพญี่ปุ่น ตามแผนการขยายอำนาจยึดครองเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งที่ปรากฏในบันทึกการประชุมผู้นำฝ่ายทหารและรัฐบาล รวมทั้งการประชุมเบี่ยงพระพักตร์สมเด็จพระจักรพรรดิ ได้สะท้อนให้เห็นว่า กองทัพญี่ปุ่นมิได้มีแผนการเพียงแคต้องการใช้ไทยเป็นเพียงทางผ่าน เพื่อเคลื่อนกองกำลังไปโจมตีพม่าและมลายูของอังกฤษเท่านั้น แต่กองทัพมีแผนการ เข้ามายึดครองประเทศไทยโดยมีจุดมุ่งหมายสำคัญที่จะเข้ามาตั้งฐานทัพประจำการ อยู่ในไทยเพื่อทำสงครามต่อไป ดังจะเห็นได้อย่างชัดเจนว่า ภายหลังจากที่กองทัพญี่ปุ่น ได้ยกกองกำลังทหารผ่านภาคใต้ของไทยบุกเข้ายึดมลายูและสิงคโปร์ได้สำเร็จ เมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม และ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๔๘๕ (ค.ศ. ๑๙๔๒) รวมทั้งสามารถยึดครองร่างกุ้ง เมืองหลวงของพม่าได้ในต้นเดือนมีนาคม ๒๔๘๕ โดยลำดับแล้ว กองทัพญี่ปุ่นยังคงตั้ง ฐานทัพปฏิบัติการอยู่ในไทยต่อไป ทั้งนี้เพราะผู้นำทางทหารของกองทัพญี่ปุ่นมีแผนการ จะใช้ประเทศไทยเป็นฐานในการขนส่งกำลังทหาร เสบียงอาหาร และอาวุธยุทโธปกรณ์ เพื่อเป็นกำลังบำรุงให้กับแนวหน้าของกองทัพทั้งในพม่าและมลายูต่อไป ดังนั้นทันทีที่

กองทัพญี่ปุ่นยกกองกำลังทหารเข้าสู่ประเทศได้แล้ว จึงเร่งดำเนินการเจรจาเพื่อขอความร่วมมือจากไทยในการจัดหาเครื่องอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการคมนาคมขนส่ง (Nobutaka 1967 : 242) ซึ่งแผนการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความจำเป็นในการดำเนินนโยบายต่อไทยที่สำคัญที่สุดประการหนึ่ง คือ การเข้ามาดำเนินการควบคุมทางรถไฟของไทย โดยในวันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๔๘๔ กองทัพญี่ปุ่นได้ยื่นร่าง “สัญญาข้อตกลงระหว่างไทย-ญี่ปุ่น เกี่ยวกับการใช้รถไฟในทางทหาร” และได้รับความเห็นชอบจากจอมพล ป. พิบูลสงครามของรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๔๘๔^๓ ต่อมาในวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๔๘๕ กองทัพญี่ปุ่นได้เสนอ “ร่างบันทึกข้อตกลงแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการขนส่งทางทหารของกองทัพญี่ปุ่น” ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อวางหลักเกณฑ์และแนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการขนส่งในราชการทหารบนทางรถไฟของไทยทั้ง ๓ สาย คือ สายเหนือ สายตะวันออก และสายใต้ (สจข. บก.สูงสุด ๒.๔.๑/๓, อ้างถึงใน พวงทิพย์ เกียรติสกุล ๒๕๔๗ : ๘๘-๘๙) อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาข้อมูลเอกสารชั้นต้นของไทยที่เกี่ยวกับตารางการใช้รถไฟของกองทัพญี่ปุ่นตลอดระยะเวลา ๓ ปี ๘ เดือนที่กองทัพญี่ปุ่นเข้ามาตั้งฐานทัพในประเทศไทย พบว่าในแต่ละเดือนกองทัพญี่ปุ่นได้ใช้จำนวนตู้รถไฟเพื่อการขนส่งในราชการทหารบนทางรถไฟสายใต้สูงมากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้จำนวนตู้รถไฟในสายตะวันออกและสายเหนือ ดังจะยกตัวอย่างให้เห็น ในตารางที่ ๑ (สจข. บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๖/๓, สจข., บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๖/๑๔, สจข., บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๖/๒๕, สจข., บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๖/๒๗)

^๓ รัฐบาลไทยและญี่ปุ่นได้ร่วมกันลงนามใน “กติกาสัญญามิตรไมตรีระหว่างประเทศ” เมื่อวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๔๘๔ ต่อมาในวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๔๘๕ ไทยประกาศสงครามกับอังกฤษ และสหรัฐอเมริกา.

ตารางที่ ๑ แสดงการเปรียบเทียบอัตราร้อยละของการใช้ตู้รถไฟในการขนส่งทางรถไฟของกองทัพบูเนนทางรถไฟสายใต้ สาย ตะวันออก และสายเหนือ ระหว่างมกราคม-ธันวาคม ๒๕๖๖ (ค.ศ. ๑๙๕๓)

เดือน	จำนวนการใช้ตู้รถไฟในแต่ละเดือน	การใช้ตู้รถไฟบนทางรถไฟสายใต้		การใช้ตู้รถไฟบนทางรถไฟสายตะวันออก		การใช้ตู้รถไฟบนทางรถไฟสายเหนือ	
		จำนวนตู้	อัตราร้อยละ	จำนวนตู้	อัตราร้อยละ	จำนวนตู้	อัตราร้อยละ
มกราคม	๑๑,๕๑๘	๗,๖๐๘	๖๖.๐๕	๓,๘๙๘	๓๓.๙๔	๑๒	๐.๑๐
กุมภาพันธ์	๑๒,๓๘๒	๘,๖๔๘	๖๙.๘๔	๓,๗๒๒	๓๐.๑๖	๑๒	๐.๑๐
มีนาคม	๑๓,๐๗๐	๙,๑๐๗	๖๙.๖๘	๓,๒๕๒	๒๔.๙๘	๑๑	๕.๔๔
เมษายน	๑๒,๖๙๐	๙,๗๔๐	๗๖.๗๕	๒,๗๕๐	๒๑.๖๗	๒๐๐	๑.๕๘
พฤษภาคม	๑๓,๒๖๓	๑๐,๒๔๔	๗๗.๒๔	๒,๙๐๕	๒๑.๙๐	๑๑๔	๐.๘๖
มิถุนายน	๑๑,๔๕๑	๘,๙๘๕	๗๘.๔๖	๒,๑๙๒	๑๙.๑๔	๒๗๔	๒.๓๙
กรกฎาคม	๑๒,๓๓๘	๙,๗๒๑	๗๘.๗๙	๒,๔๙๗	๒๐.๒๔	๑๒๐	๐.๙๗
สิงหาคม	๑๕,๖๗๗	๑๒,๓๗๙	๗๘.๙๖	๒,๙๑๐	๑๘.๕๖	๓๘๘	๒.๔๘
กันยายน	๑๗,๔๐๘	๑๓,๒๐๘	๗๕.๙๗	๒,๙๐๖	๑๖.๖๙	๑,๒๙๔	๗.๔๓
ตุลาคม	๑๔,๐๕๖	๘,๔๓๐	๕๙.๙๗	๓,๓๓๖	๒๓.๗๓	๒,๒๙๐	๑๖.๒๙
พฤศจิกายน	๑๖,๒๒๘	๗,๖๙๒	๔๗.๔๐	๔,๓๒๖	๒๖.๖๖	๔,๒๑๐	๒๕.๙๔
ธันวาคม	๑๕,๕๒๔	๗,๓๕๘	๔๗.๔๐	๔,๗๕๐	๓๐.๖๐	๓,๔๑๖	๒๒.๐๐
รวมจำนวนการใช้ตู้รถไฟ พ.ศ. ๒๕๘๖	๑๖๕,๖๐๕	๑๑๓,๑๒๐	๖๘.๓๑	๓๙,๔๔๔	๒๓.๘๒	๑๓,๐๔๑	๗.๘๗

ที่มา : รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจาก นจท., บก.สูงสุด ๒.๔.๖/๑๔ (ปีก ๑-๕) ตารางการใช้ตู้รถไฟของกองทัพบูเนน ปี ๒๕๘๖ (๒ มกราคม ๒๕๘๖ - ๑๒ มกราคม ๒๕๘๗).

อ้างอิง พงศทิพย์ เกียรติโสกุล, “กองทัพบูเนนกับทางรถไฟสายใต้ของไทย สมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา ระหว่าง พ.ศ. ๒๕๘๔-๒๕๘๘”, หน้า ๙๑.

ตารางที่ ๑ เป็นตัวอย่างการเปรียบเทียบการใช้ตู้รถไฟของขบวนรถไฟพิเศษเพื่อการขนส่งทางการทหารของกองทัพญี่ปุ่นบนทางรถไฟสายใต้ สายตะวันออก และสายเหนือของไทยระหว่างเดือนมกราคม-ธันวาคม ๒๔๘๖ (ค.ศ. ๑๙๔๓) ซึ่งได้เปรียบเทียบให้เห็นอย่างชัดเจนว่า ในช่วง ๑ ปีของการใช้ขบวนรถไฟพิเศษเพื่อการขนส่งทางการทหารของกองทัพญี่ปุ่นนั้น กองทัพได้ใช้ตู้รถไฟ เพื่อการขนส่งบนทางรถไฟสายใต้สูงมากที่สุดทุกเดือน โดยในเดือนสิงหาคม ๒๔๘๖ เป็นเดือนที่กองทัพญี่ปุ่นได้ใช้ตู้รถไฟเพื่อการขนส่งบนทางรถไฟสายใต้สูงมากที่สุดถึง ๑๒,๓๗๙ ตู้ จากจำนวนรวมของการใช้ตู้รถไฟทั้ง ๓ สาย ในเดือนสิงหาคม ๑๕,๖๗๗ ตู้ ซึ่งคิดเป็นอัตราร้อยละ ๗๘.๙๖ ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ ๑๘.๕๖ และ ๒.๔๘ เป็นการใช้ตู้รถไฟบนทางรถไฟสายตะวันออก และสายเหนือ ตามลำดับ และเมื่อคิดจำนวนรวมของการใช้ตู้รถไฟของกองทัพญี่ปุ่นทั้ง ๓ สาย ตลอดปี พ.ศ. ๒๔๘๖ เป็นจำนวน ๑๖๕,๖๐๕ ตู้ ก็ยังคงพบว่าในปีดังกล่าว กองทัพได้ใช้ตู้รถไฟบนทางรถไฟสายใต้สูงมากที่สุดถึง ๑๑๓,๑๒๐ ตู้ คิดเป็นร้อยละ ๖๘.๓๑ ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ ๒๓.๘๒ และ ๗.๘๗ เป็นการใช้ตู้รถไฟบนทางรถไฟสายตะวันออก และสายเหนือตามลำดับเช่นเดียวกัน ข้อมูลดังกล่าวจึงเป็นหลักฐานยืนยันว่า ทางรถไฟสายใต้ ซึ่งเป็นเส้นทางที่มุ่งสู่ภาคใต้ของไทยจากสถานีธนบุรี (บางกอกน้อย) ผ่านจังหวัดนครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ลงสู่จังหวัดชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช จนถึงสถานีป่าตองเบซาร์ในจังหวัดสงขลา (สงข.บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๖/๓) นับเป็นเส้นทางรถไฟสายสำคัญที่สุดที่กองทัพญี่ปุ่นใช้เป็นเส้นทางขนส่งกำลังบำรุงให้กับแนวหน้าของกองทัพญี่ปุ่นได้ทั้งในพม่า และมลายู ทั้งนี้สามารถเห็นได้จากการเข้ามาดำเนินการควบคุมทางรถไฟสายใต้ถึง ๒ รูปแบบคือ ส่วนแรก การจัดขบวนรถไฟพิเศษเพื่อการขนส่งในราชการทหาร บนทางรถไฟสายใต้เพื่อจัดการเดินรถข้ามแดนจากป่าตองเบซาร์ถึงอลอร์สตาร์ และจากสุโงโกลกถึงโกตาบารูของมลายู (สงข.บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๖/๕) ส่วนที่ ๒ การสร้างทางรถไฟสายใหม่เชื่อมต่อจากสถานีรถไฟสายใต้ที่มีอยู่เดิมไปยังประเทศพม่าถึง ๒ เส้นทาง คือ

๑. ทางรถไฟสายหนองปลาตูก กาญจนบุรี-ตันปู้ชายัต (ทางรถไฟสายไทย-พม่า) สร้างเชื่อมต่อจากสถานีหนองปลาตูกในจังหวัดราชบุรีที่มีอยู่เดิมผ่านจังหวัดกาญจนบุรีไปยังเมืองตันปู้ชายัต (Thanbyuzayat) ในประเทศพม่า และ

๒. ทางรถไฟสายชุมพร-กระบุรี (ทางรถไฟสายคอคอกระ) สร้างเชื่อมต่อจาก

สถานีชุมพรที่มีอยู่เดิมไปยังสถานีกระบี่ในจังหวัดระนอง เพื่อทำการขนส่งลงทางเรือต่อไปยังวิกตอเรียพอยต์ (Victoria Point) ในประเทศพม่า (สจข.บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๖/๕, สจข.บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๓/๓)^๔ ดังนั้น การอธิบายถึงผลการปฏิบัติการเข้ามาควบคุมทางรถไฟสายใต้ของกองทัพญี่ปุ่น อันประกอบด้วย การใช้ทางรถไฟสายใต้ขนส่งข้าวเพื่อเป็นเสบียงอาหารให้กับทหารญี่ปุ่นในมลายู การใช้ทางรถไฟสายใต้ขนส่งเชลยศึกสัมพันธมิตร กรรมกรมลายูและจีนจากมลายูและสิงคโปร์เข้ามาสร้างทางรถไฟทหารสายใหม่ การขนส่งกำลังทหารและอาวุธยุทโธปกรณ์บนทางรถไฟสายมรณะ และการขนส่งกำลังทหารและเสบียงอาหารบนทางรถไฟสายคอคอตกระจึงเป็นภาพสะท้อนส่วนหนึ่งถึงความสำคัญของภาคใต้ต่อกองทัพญี่ปุ่นในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา ดังจะได้อธิบายให้เห็นความสำคัญดังนี้

๒.๑ การใช้ทางรถไฟสายใต้ขนส่งข้าวเพื่อเป็นเสบียงอาหารให้กับทหารญี่ปุ่นในมลายู

ในเอกสารของกองบัญชาการทหารสูงสุดมีรายละเอียดของข้อตกลงเกี่ยวกับการขนส่งในราชการทหารญี่ปุ่นกับกรมรถไฟไทยหลายประการที่สะท้อนให้เห็นถึงความสามารถของกองทัพญี่ปุ่นในการเข้ามาจัดการการขนส่งบนทางรถไฟสายใต้ของไทยที่มีอยู่เดิม กล่าวคือกรมรถไฟจะต้องจัดขบวนรถเพื่อการลำเลียงในราชการทหารญี่ปุ่นตามความจำเป็นต่อการดำเนินการยุทธของกองทัพญี่ปุ่นโดยเต็มกำลังความสามารถ ซึ่งในส่วนของการจัดการขนส่งบนทางรถไฟสายใต้ นั้น ในภาวะปกติของสงครามกรมรถไฟจะต้องจัดขบวนรถไฟสายใต้เพื่อการขนส่งในราชการทหารของกองทัพญี่ปุ่นในแต่ละเส้นทางดังนี้ เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ-บ้านโป่ง ๔ ขบวน บ้านโป่ง-หาดใหญ่ ๓ ขบวน หาดใหญ่-สงขลา ๑ ขบวน หาดใหญ่-สุโขทัย และหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ อีก ๔ ขบวน ทั้งนี้ในภาวะเร่งด่วนของสงคราม กองทัพญี่ปุ่นสามารถเพิ่มจำนวนการใช้ขบวนรถไฟในแต่ละเส้นทางได้อีก (สจข.บก.สูงสุด ๒.๔.๑/๒๖) นอกจากนั้นกองทัพญี่ปุ่นยังสามารถใช้เส้นทางรถไฟสายใต้ในการขนส่งผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับมลายู โดยสามารถนำขบวนรถไฟไทยเข้าไปในมลายู จากปาดังเบซาร์ถึงอลอร์สตาร์ และจาก

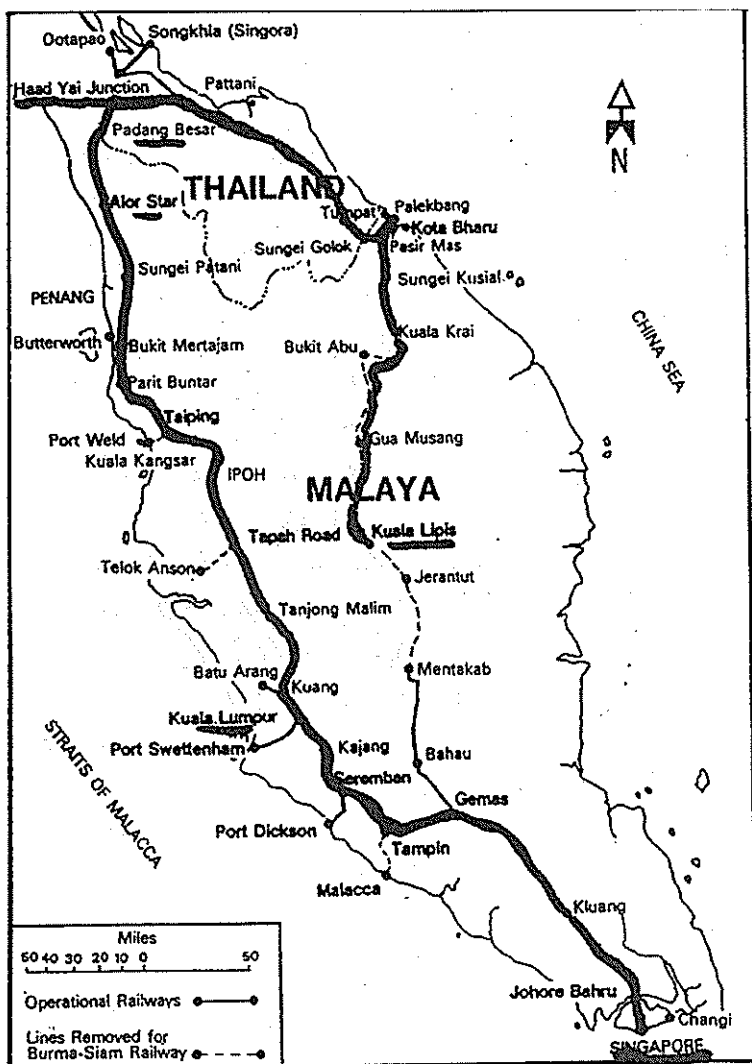
^๔ อ่านรายละเอียดได้จาก พงศทิพย์ เกียรติสกุล “กองทัพญี่ปุ่นกับทางรถไฟสายใต้ของไทย สมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา ระหว่าง พ.ศ. ๒๔๘๔-๒๔๘๘” (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรดุษฎีบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๔๗), ๙๒-๑๒๑.

สุโขทัยถึงโกตาบารู ในขณะที่เดียวกันยังสามารถนำขบวนรถไฟของมลายูเข้ามาขนส่งเสบียงอาหารบนทางรถไฟสายใต้ของไทยได้อีกด้วย (สจ.บ.ก.สูงสุด ๒.๔.๑/๕) ทั้งนี้เพราะภายหลังจากที่กองทัพญี่ปุ่นได้ยกกำลังทหารญี่ปุ่นจากภาคใต้ของไทยบุกเข้ายึดมลายู และสิงคโปร์ได้สำเร็จในวันที่ ๑๑ มกราคม พ.ศ. ๒๔๘๕ และ ๑๕ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๘๕^๕ ตามลำดับแล้ว ทางรถไฟในมลายูได้ตกอยู่ภายใต้การควบคุมและบริหารจัดการของกองทัพญี่ปุ่นทั้งหมด ซึ่งเครือข่ายทางรถไฟของมลายูภายใต้การยึดครองของญี่ปุ่นแยกออกเป็น ๒ สายคือ ทางรถไฟสายตะวันตก และทางรถไฟ สายตะวันออก (Ota 2001 : 156) โดยทางรถไฟสายตะวันตกคือ เส้นทางที่เชื่อมระหว่างทางรถไฟสายใต้ของไทยจากสถานีหาดใหญ่ ไปยังปาดังเบซาร์-อลอร์สตาร์-กัวลาลัมเปอร์-สิงคโปร์ (Padang Besar-Alor Star-Kuala Lumpur-Singapore) ส่วนทางรถไฟสายตะวันออกคือ เส้นทางที่เชื่อมระหว่างสถานีหาดใหญ่ไปยัง สุโขทัย-ดัมบัต-โกตาบารู-สุโขทัย-กัวลาลัมเปอร์ (Sungei Golok-Tumpat-Kota Bharu-Sungei Kusial-Kuala Lipis) (Kinvig 1998 : 43-44) แต่ในช่วงระหว่างสุโขทัย-กัวลาลัมเปอร์ เป็นช่วงที่ไม่มีรถโดยสารวิ่ง แสดงให้เห็นในแผนที่ที่ ๓ ซึ่งต่อมาในช่วง พ.ศ. ๒๔๘๕ ญี่ปุ่นต้องการรถไฟมาสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า และทางรถไฟสายกระ (Ota 2001 : 171-172) ซึ่งหมายถึงทางรถไฟสายหนองปลาตึก-กาญจนบุรี-ตันปูลายัด และทางรถไฟสายชุมพร-กระบี่ตามลำดับ

เมื่อกองทัพญี่ปุ่นได้เข้าไปควบคุมและบริหารจัดการทางรถไฟของมลายูแล้ว กองทัพได้ทำการบูรณะซ่อมแซมทางรถไฟของมลายูที่ได้รับเสียหายจากการสู้รบกับอังกฤษในช่วงของการยกกำลังทหารญี่ปุ่นเข้าไปยึดครอง โดยเฉพาะทางรถไฟสายตะวันตกได้รับการบูรณะซ่อมแซมอย่างรวดเร็วกว่าทางรถไฟสายตะวันออก เพราะกองทัพญี่ปุ่นได้วางแผนที่จะใช้ทางรถไฟสายตะวันตกเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งยุทธปัจจัยเชื่อมต่อกับทางรถไฟของไทยระหว่างปาดังเบซาร์-หาดใหญ่-กรุงเทพฯ อีกทั้งยังเชื่อมต่อกับทางรถไฟสายไทย-พม่าที่กองทัพได้วางแผนและกำลังจะดำเนินการก่อสร้างในเวลาต่อมา (Ota 2001 : 159-160) อย่างไรก็ดีในเดือนสิงหาคม ๒๔๘๖ (ค.ศ. ๑๙๔๓) เมื่อ

^๕ ในวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๔๘๕ (ค.ศ. ๑๙๔๒) กองทัพญี่ปุ่นประกาศเปลี่ยนชื่อสิงคโปร์เป็นโชนัน (Shonan) แปลว่า Light of the South.

แผนที่ที่ ๓ เส้นทางรถไฟสายใต้ของไทยที่เชื่อมต่อกับทางรถไฟสายตะวันตก และทางรถไฟสายตะวันออกของมลายู พ.ศ. ๒๔๘๕ (ค.ศ. ๑๙๔๒)



ที่มา : Clifford Kinving, *River Kwai Railway : The Story of the Burma-Siam Railroad*, First Paperback Edition (London : Biddles Ltd., 1998), p. 44.

กองทัพญี่ปุ่นได้อินปะลิส ไทรบุรี กลันตัน และตรังกานูให้ประเทศไทยแล้ว มีผลให้ทางรถไฟของมลายูในช่วงระหว่างปางดังเบซาร์-สุโงเบ็ตตานี (Padang Besar-Sungei Patani) สุโงโกลก-ตัมปัต (Sungei Golok-Tumpat) และปาซีร์มาส-กัวลาไกร (Pasir Mas-Kuala Krai) รวมระยะทางทั้งสิ้น ๒๒๙ กิโลเมตร ถูกโอนเข้ามาอยู่เป็นส่วนหนึ่งของทางรถไฟของไทยด้วย (Ota 2001 : 157-158, 171-172) แต่ในทางปฏิบัติแล้ว กองทัพญี่ปุ่นเป็นฝ่ายควบคุมและดำเนินการเดินรถทั้งหมด โดยกรมรถไฟไทยไม่สามารถเข้าไปตรวจสอบรายการสิ่งของของทหารญี่ปุ่นที่ขนส่งผ่านแดนระหว่างไทยกับมลายูได้ (สจช.บก.สูงสุด ๒.๔.๑/๒๖) เมื่อกองทัพญี่ปุ่นสามารถเข้ามาควบคุมการขนส่งบนทางรถไฟสายใต้ของไทย รวมทั้งการขนส่งบนทางรถไฟสายตะวันตกและสายตะวันออกของมลายูดังกล่าวข้างต้นได้แล้ว เส้นทาง การขนส่งทางรถไฟผ่านแดนระหว่างไทยกับมลายูจึงกลายเป็นเส้นทางสำคัญที่กองทัพญี่ปุ่นได้ใช้ในการขนส่งเสบียงอาหารและยุทธปัจจัยที่จำเป็นทางการทหาร ในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา (Ota 2001 : 159) ดังปรากฏหลักฐานในเอกสารรายงานประจำปีระวะที่ ๑๗ (ค.ศ. ๑๙๔๒) เรื่องการยึดครองโดยกองทัพโทะมิ (Tomii) หรือกองทัพที่ ๒๕ ที่รับผิดชอบในการยึดครองมลายูว่า กองทัพได้เริ่มดำเนินการขนส่งข้าวไทยไปยังรัฐต่างๆ ของมลายู ตั้งแต่วันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๔๘๕ โดยในระยะ ๑ สัปดาห์สามารถขนส่งข้าวไทยโดยทางรถไฟได้ถึง ๑๓,๐๐๐ ตัน (Ota 2001 : 164)

ในระหว่างสงครามมหาเอเชียบูรพา กองทัพญี่ปุ่นซึ่งประสงค์จะจัดซื้อข้าวเป็นจำนวนมากจากไทย ทั้งเพื่อส่งออกประเทศญี่ปุ่นและเป็นเสบียงอาหารให้กับทหารญี่ปุ่นในมลายู ได้ส่งนายชะบะโนะเลขานุการสถานเอกอัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทยเข้ามาเจรจาเพื่อต่อรองขอลดราคาข้าวไทยลงถึง ๒ ครั้ง ในวันที่ ๑๐ มกราคม และ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๔๘๕ โดยให้เหตุผลว่าราคาข้าวของไทยสูงกว่าข้าวของพม่า ซึ่งในระหว่างการเจรจา อธิบดีกรมพาณิชย์ของไทยพยายามชี้แจงให้เห็นถึงคุณภาพของข้าวไทยที่สูงกว่า รวมทั้งฐานะของไทยที่เป็นพันธมิตรกับกองทัพญี่ปุ่นจะนำไปเปรียบเทียบกับพม่าไม่ได้ แต่ผลที่สุดฝ่ายไทยต้องยินยอมลดราคาข้าวเปลือกจากเกวียนละ ๑๐๐ บาท ในช่วงก่อนสงครามมหาเอเชียบูรพาลงเหลือเกวียนละ ๖๖.๗๐ บาท (สจช. [๓] สร. ๐๒๐๑.๒๙.๑/๒๔) เมื่อทางสถานเอกอัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทยสามารถเจรจาต่อรองลดราคาข้าวไทยได้เป็นผลสำเร็จแล้ว กองทัพญี่ปุ่นซึ่งมีความประสงค์จะจัดซื้อข้าวไทยเพื่อส่งออกเป็นเสบียงอาหารให้กับทหารญี่ปุ่นให้มากที่สุดจึงเร่ง

เข้ามาดำเนินการเจรจา ดังปรากฏรายละเอียดในเอกสารกองบัญชาการทหารสูงสุด จากหอจดหมายเหตุแห่งชาติของไทยว่า เมื่อวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๔๘๕ ฝ่ายไทยได้ตกลงยอมรับในหลักการว่า กองทัพญี่ปุ่นสามารถซื้อข้าวสารเพื่อส่งออกไปประเทศญี่ปุ่น เดือนละ ๖๕,๐๐๐ ตัน และส่งให้ทหารญี่ปุ่นในมลายู และสิงคโปร์ (โซนัน) อีกเดือนละ ๕,๐๐๐ ตัน โดยรวมข้าวสารที่กองทัพญี่ปุ่นสามารถซื้อจากไทยเพื่อส่งออกทั้งสิ้น ๗๐,๐๐๐ ตันต่อเดือน หรือคิดเป็นข้าวเปลือก ๑๐๐,๐๐๐ ตันต่อเดือน (สจข.บก.สูงสุด ๒.๖.๔/๙) อย่างไรก็ตามในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพากองทัพได้ดำเนินซื้อข้าวไทยเพื่อการส่งออก ๒ ลักษณะ คือ

๑. การส่งออกข้าวเพื่อใช้ในราชการทหาร ซึ่งการส่งออกในลักษณะนี้กระทรวงพาณิชย์ไม่สามารถทราบจำนวนที่แท้จริงได้ เพราะทางการทหารญี่ปุ่นไม่อนุญาตให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรของไทยเข้าไปตรวจสอบ และ

๒. การส่งออกข้าวเพื่อจำหน่ายให้ประชาชนในมลายู โดยมีบริษัทเอกชนญี่ปุ่นเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งโดยหลักการทางเจ้าหน้าที่ศุลกากรของไทยมีสิทธิเข้าไปตรวจสอบตัวเลขการส่งออกในลักษณะนี้เพื่อเก็บอากรส่งออกข้าวได้ แต่ในทางปฏิบัติบริษัทมิตซุบุสซันไกชา (Mitsuibussankaisa) และบริษัทมิตซุบิชิโชจิ (Mitsubishishoji) ซึ่งเป็นบริษัท ส่งออกข้าวรายใหญ่ที่ได้รับการสนับสนุนจากทหารญี่ปุ่นได้ใช้อิทธิพลของทหารหนุนหลัง โดยได้อ้างการส่งออกข้าวของบริษัทเกือบทั้งหมดในนามราชการทหารญี่ปุ่น ทั้งๆ ที่เป็นการส่งออกของบริษัทเพื่อนำไปจำหน่ายในมลายูก็ตาม (สจข., บก.สูงสุด ๒.๖.๔/๙) ด้วยเหตุนี้ทางเจ้าหน้าที่ศุลกากรของไทยจึงไม่สามารถตรวจสอบตัวเลขการส่งออกที่แท้จริงได้เช่นกัน

อย่างไรก็ตาม ใน พ.ศ. ๒๔๘๖ ได้เกิดสถานการณ์การขาดแคลนข้าวสำหรับบริโภคในจังหวัดภาคใต้ โดยเฉพาะในจังหวัดชุมพร สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต และระนอง ซึ่งในภาวะปกติจำเป็นต้องพึ่งพาข้าวจากนครศรีธรรมราช และสงขลาอยู่แล้ว ดังนั้นเดือนกันยายน ๒๔๘๖ ทางผู้บัญชาการทหารกองพลที่ ๖ พลโทศักดิ์ เสนาณรงค์ ได้มีคำสั่งควบคุมมิให้มีการส่งข้าวซึ่งผลิตได้จากจังหวัดในภาคใต้ออกนอกเขต โดยขอสงวนไว้เป็นข้าวสำหรับเลี้ยงทหารและประชาชนพลเรือนในจังหวัดภาคใต้เท่านั้น (สจข.บก.สูงสุด ๒.๖.๒/๓๑) ด้วยเหตุนี้บริษัทข้าวไทยจึงไม่สามารถขายข้าวของภาคใต้ให้กับกองทัพญี่ปุ่นได้ ภายใต้วาทการณ์ดังกล่าวกองทัพญี่ปุ่นจึงต้องแก้ไขปัญหาโดยการจัดซื้อข้าว

๑๐๔ พวงทิพย์ เกียรติสินกุล

จากกรุงเทพฯ ทดแทนการซื้อข้าวจากจังหวัดในภาคใต้เพื่อส่งออกเป็นเสบียงอาหารให้กับทหารญี่ปุ่นในมลายูมากขึ้นนับตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๘๗ (ค.ศ. ๑๙๔๔) โดยมีหลักฐานแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนจากตัวอย่างจำนวนการขนส่งข้าวสารของกองทัพญี่ปุ่น โดยทางรถไฟสายใต้จากสถานีธนบุรี (บางกอกน้อย)-ป่าดงเบCHAR ระหว่างวันที่ ๑ มิถุนายน - ๓๑ กรกฎาคม ๒๔๘๗ ในตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ : จำนวนการขนส่งข้าวสารของกองทัพญี่ปุ่นจากสถานีธนบุรี-ป่าดงเบCHAR เพื่อเป็นเสบียงอาหารให้กับทหารญี่ปุ่นในมลายู ระหว่างวันที่ ๑ มิถุนายน - ๓๑ กรกฎาคม ๒๔๘๗ (ค.ศ. ๑๙๔๔)

วัน เดือน ปี	ขบวนรถ	จำนวนรถ/ชนิดรถ	รายการ
๑ มิถุนายน ๒๔๘๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๓ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๒ มิถุนายน ๒๔๘๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๑ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๓ มิถุนายน ๒๔๘๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๓ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๔ มิถุนายน ๒๔๘๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๓ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๕ มิถุนายน ๒๔๘๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๑ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๖ มิถุนายน ๒๔๘๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๑๙ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๗ มิถุนายน ๒๔๘๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๑๙ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๘ มิถุนายน ๒๔๘๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๑ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๙ มิถุนายน ๒๔๘๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๑๙ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๑๐ มิถุนายน ๒๔๘๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๑ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๑๑ มิถุนายน ๒๔๘๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๑ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๑๒ มิถุนายน ๒๔๘๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๕ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๑๓ มิถุนายน ๒๔๘๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๓ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๕ นาย
๑๔ มิถุนายน ๒๔๘๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๓ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๑๕ มิถุนายน ๒๔๘๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๓ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๑๖ มิถุนายน ๒๔๘๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๓ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๑๗ มิถุนายน ๒๔๘๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๑ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๑๘ มิถุนายน ๒๔๘๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๓ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๑๙ มิถุนายน ๒๔๘๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๑ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร กรรมกรจีน ๒ คน

ตารางที่ ๒ (ต่อ)

วัน เดือน ปี	ขบวนรถ	จำนวนรถ/ชนิดรถ	รายการ
๑๖ กรกฎาคม ๒๕๔๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๑ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๒ นาย
๑๗ กรกฎาคม ๒๕๔๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๑ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๑๘ กรกฎาคม ๒๕๔๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๑ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๑๙ กรกฎาคม ๒๕๔๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๑ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๒ นาย
๒๐ กรกฎาคม ๒๕๔๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๑ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๕ นาย
๒๑ กรกฎาคม ๒๕๔๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๑ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๕ นาย
๒๒ กรกฎาคม ๒๕๔๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๑ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๒๓ กรกฎาคม ๒๕๔๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๑ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๒๔ กรกฎาคม ๒๕๔๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๑ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๕ นาย
๒๕ กรกฎาคม ๒๕๔๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๑ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๒๖ กรกฎาคม ๒๕๔๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๑ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๒๗ กรกฎาคม ๒๕๔๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๑ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๒๘ กรกฎาคม ๒๕๔๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๑ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย กรรมกรจีน ๒ คน
๒๙ กรกฎาคม ๒๕๔๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๑ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๓๐ กรกฎาคม ๒๕๔๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๑ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย
๓๑ กรกฎาคม ๒๕๔๗	๓๐๐๑	๑ โบกี้ตู้ใหญ่ ๒๑ ตู้ใหญ่มลายู	ข้าวสาร ทหาร ๓ นาย

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจาก สจข., บก.สูงสุด ๒.๔.๑/๑๕ การบรรทุกยุทธโปกรณ์ทหารญี่ปุ่น (๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๖ - ๙ พฤศจิกายน ๒๕๔๗). อ้างถึงใน พวงทิพย์ เกียรติสกุล “กองทัพญี่ปุ่นกับทางรถไฟสายใต้ของไทย สมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา ระหว่าง พ.ศ. ๒๔๘๔-๒๔๘๘”, หน้า ๑๓๒-๑๓๔.

ตารางข้างต้น เป็นเพียงตัวอย่างของการใช้ทางรถไฟสายใต้ของกองทัพญี่ปุ่นในการขนส่งข้าวสารของภาคกลางจากสถานีธนบุรีไปยังสถานีป่าดงเบขาร์ ซึ่งเป็นสถานีชายแดนระหว่างไทยกับมลายู (สจข.บก.สูงสุด ๒.๔.๑/๒๖) ต่อจากนั้นทำการขนส่งต่อโดยทางรถไฟของมลายูทั้งสายตะวันออก และสายตะวันตก โดยเฉพาะสายตะวันตก ถือเป็นทางรถไฟสายหลักที่กองทัพญี่ปุ่นได้ใช้เป็นเส้นทางในการขนส่งข้าวสารอันเป็นเสบียงอาหารหลักที่สำคัญของทหารญี่ปุ่นในรัฐต่างๆ ของมลายู ภายใต้การยึดครอง

ของกองทัพญี่ปุ่นตลอดช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา ดังตัวอย่างของการขนส่งในช่วงเวลาเพียงแค่ ๒ เดือน ระหว่างวันที่ ๑ มิถุนายน - ๓๑ กรกฎาคม ๒๔๘๗ พบว่าแม้กรรมรถไฟไทยในขณะนั้นกำลังประสบกับปัญหาขาดแคลนตู้รถไฟเพื่อใช้ในการบรรทุกข้าวให้กับทหารญี่ปุ่น อันเกิดจากความต้องการตู้รถไฟของฝ่ายทหารญี่ปุ่นที่มีมากขึ้นก็ตาม (สจข.บก.สูงสุด ๒.๖.๔/๓๑) แต่ในส่วนนี้กองทัพญี่ปุ่นสามารถใช้ทางรถไฟสายใต้ของไทย และตู้รถไฟของมลายูในการขนส่งข้าวสารเพื่อเป็นเสบียงอาหารให้กับทหารญี่ปุ่นในมลายูโดยประมาณวันละ ๑ โบกี้ใหญ่ และ ๑๙-๒๕ ตูมลายูทุกวัน

๒.๒ การใช้ทางรถไฟสายใต้ขนส่งเสบียงศึกสัมพันธมิตร กรรมกรรมมลายู และเงินจากมลายู และสิงคโปร์ เข้ามาสร้างทางรถไฟทหารสายใหม่

เมื่อกองทัพญี่ปุ่นประสบความสำเร็จในการเจรจาเพื่อขอสร้างทางรถไฟทหารสายใหม่เชื่อมต่อกับทางรถไฟสายใต้ของไทยได้สำเร็จ จนนำไปสู่การลงนามในข้อตกลงเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า (ทางรถไฟสายหนองปลาตึก-กาญจนบุรี-ทันปู้ช้ายัต) ระหว่างจอมพล ป. พิบูลสงคราม ผู้บัญชาการทหารสูงสุดของไทย กับพลตรีโมะริยะ เซจิ ผู้แทนกองทัพบกญี่ปุ่นประจำประเทศไทย เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๔๘๕ และข้อตกลงเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟสายคอคอคกระ (ทางรถไฟสายชุมพร-กระบุรี) ระหว่างจอมพล ป. พิบูลสงครามกับนายพลนากามูระ อาเกโตะ ผู้บัญชาการกองทัพญี่ปุ่นประจำประเทศไทย เมื่อวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๔๘๖ การจัดสร้างทางรถไฟทหารสายใหม่ทั้งสองสายนี้ดำเนินการอยู่ภายใต้คำสั่งของกองบัญชาการทหารรถไฟภาคสนามรบของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้ ซึ่งมีกองบัญชาการอยู่ที่สิงคโปร์ (โซนัน)

ในส่วนของการดำเนินการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า ตั้งแต่หนองปลาตึก-กาญจนบุรี ซึ่งอยู่ในเขตประเทศไทยนั้น มีกองพลทหารรถไฟที่ ๙ ที่อยู่ในสังกัดของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการก่อสร้าง ส่วนแรงงานที่ใช้ในการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ กองบัญชาการทหารรถไฟภาคสนามรบของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้ได้รับอนุมัติจากกองบัญชาการทหารสูงสุดเหล่าทัพให้ใช้แรงงานเชลยศึกสัมพันธมิตร รวมทั้งกรรมกรรมมลายูและเงินจากมลายูและสิงคโปร์มาเป็นแรงงานในการก่อสร้าง ดังนั้นในระหว่างดำเนินการก่อสร้างจึงได้มีการขนส่งแรงงานดังกล่าวโดยทางรถไฟของมลายูผ่านแดนเข้ามายังทางรถไฟสายใต้ของไทยมาลงที่สถานีบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี โดยนำมาพักที่ค่ายวัดดอนตูม ก่อนการทยอยส่งไปสร้างทางรถไฟในจังหวัด

กาญจนบุรี อย่างไรก็ตามก็ได้สำรวจเอกสารกองบัญชาการทหารสูงสุด จากกองจดหมายเหตุแห่งชาติของไทย พบว่าก่อนที่จะกองบัญชาการทหารรถไฟภาคสนามรบของกองทัพใหญ่ แห่งภาคพื้นที่ได้จะส่งเชลยศึกสัมพันธมิตรจากสิงคโปร์เข้ามาใน นับตั้งแต่วันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๔๘๕ มีทหารฝ่ายเทคนิคต่างๆ ของกองทัพญี่ปุ่นได้เดินทางโดยขบวนรถไฟ จากกรุงเทพฯ มาลงที่สถานีบ้านโป่ง เพื่อเข้ามารับตำแหน่งบังคับบัญชาตามหน่วย ก่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า ในท้องที่ของจังหวัดราชบุรี และกาญจนบุรี (สจช.บก. สูงสุด ๒.๖.๔/๓๑) ส่วนการขนส่งเชลยศึกสัมพันธมิตรซึ่งปรากฏหลักฐานในรายงานลับ ของนายจอน สาริกานนท์ ข้าหลวงประจำจังหวัดราชบุรี ถึงพันเอกเชย พันธุ์เจริญ ประธานกรรมการพิจารณาและจัดสร้างทางรถไฟทหารของฝ่ายไทย พบว่าในวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๔๘๕ ทหารญี่ปุ่นซึ่งประจำการอยู่ที่ค่ายพักวัดดอนตูม จำนวน ๑๐๐ นาย ได้ เคลื่อนย้ายเชลยศึกสัมพันธมิตร จำนวน ๒,๐๐๐ คน ไปยังจังหวัดกาญจนบุรี ต่อ จากนั้นนับตั้งแต่วันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๔๘๕ เป็นต้นมา ได้มีการขนส่งเชลยศึกสัมพันธมิตร จากสิงคโปร์ ผ่านแดนเข้ามายังทางรถไฟสายใต้ของไทย มาลงที่สถานีบ้านโป่ง จังหวัด ราชบุรี ซึ่งเป็นระยะทางประมาณ ๒,๒๐๐ กิโลเมตร โดยเชลยศึกสัมพันธมิตรเหล่านั้น ต้องแออัดอยู่ในตู้บรรทุกสินค้าที่ทำด้วยเหล็กถึงตู้ละ ๓๐-๓๕ คน ถูกขังไว้แน่นตู้ ซึ่ง ทุกคนต้องยืนตลอดระยะเวลาห้าวันห้าคืนของการเดินทางจากสิงคโปร์มาถึงสถานี บ้านโป่ง เมื่อถึงสถานีบ้านโป่งแล้วให้ลงจากรถ เข้าแถว และขานชื่อเพื่อตรวจสอบว่า มีการหลบหนีในระหว่างทางหรือไม่ (โยชิโกว่า ๒๕๓๘ : ๒๐๙, ๒๓๐-๒๓๒) ตอนนี้องค์ เจ้าหน้าที่ยฝ่ายไทยจึงมีโอกาสแอบตรวจจำนวนเชลยศึกที่ถูกส่งเข้ามาในแต่ละวัน ดังปรากฏในรายงานลับจากข้าหลวงประจำจังหวัดราชบุรีถึงประธานกรรมการพิจารณา และจัดสร้างทางรถไฟทหารเกี่ยวกับการเคลื่อนไหวของทหารญี่ปุ่นว่า เมื่อกองทัพญี่ปุ่น มีจุดมุ่งหมายที่ต้องการใช้เชลยศึกสัมพันธมิตรเป็นแรงงานหลักในการก่อสร้างทางรถไฟ สายไทย-พม่า ซึ่งเป็นทางรถไฟทหารสายใหม่ และสายแรกที่กองทัพเข้ามาดำเนินการ สร้างเชื่อมต่อกับทางรถไฟสายใต้ของไทย กองทัพจึงได้ขนส่งเชลยศึกสัมพันธมิตรโดย ขบวนรถไฟพิเศษจากสิงคโปร์ (โซนาม) โดยทางรถไฟของมลายู ผ่านแดนเข้ามายังทางรถไฟ สายใต้ของไทยในแต่ละวันอย่างต่อเนื่อง โดยเชลยศึกเกือบทั้งหมดถูกส่งมาลงที่สถานี บ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี แล้วให้พักที่ค่ายวัดดอนตูม จังหวัดราชบุรี ซึ่งเป็นค่ายพัก ขนาดใหญ่ในการรวบรวมเชลยศึกสัมพันธมิตร มีเพียงจำนวนน้อยที่ถูกส่งไปยังสถานี

หนองปลาตุก จังหวัดราชบุรี อย่างไรก็ตามหลังจากนั้นเคลย์ตึกเกือบทั้งหมดได้รับคำสั่งให้ทยอยเดินเท้า และบางส่วนให้ขึ้นรถยนต์บันทุกเดินทางต่อไปยังจังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งเป็นพื้นที่สำคัญของการก่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่าในเขตประเทศไทย เมื่อได้รวบรวมจำนวนเคลย์ตึกสัมพันธมิตรที่ถูกส่งเข้ามาตั้งแต่วันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๔๘๕ - ๑ พฤษภาคม ๒๔๘๖ จากรายงานการเคลื่อนไหวของทหารญี่ปุ่นในจังหวัดราชบุรีและกาญจนบุรี พบว่ามีเคลย์ตึกสัมพันธมิตรถูกส่งมาทั้งหมดจำนวน ๓๗,๔๕๗ คน โดยมีการระบุสัญชาติของเคลย์ตึกทั้งสิ้น ๒๕,๖๐๗ คน แยกเป็นเคลย์ตึกอังกฤษ ๑๘,๗๘๒ คน ฮอลันดา (รวมทหารพื้นเมืองเนเธอร์แลนด์อินเดียน) ๕,๖๒๕ คน และออสเตรเลียจำนวน ๑,๒๐๐ คน (สจ.ข., บก.สูงสุด. ๒.๕.๒/๔) เมื่อเป็นเช่นนี้แสดงให้เห็นว่าเคลย์ตึกอังกฤษเป็นเคลย์ตึกที่ถูกเกณฑ์มาสร้างทางรถไฟสายนี้สูงมากที่สุด เฉพาะในส่วนที่มีการระบุสัญชาติมีถึงร้อยละ ๗๓.๓๕ ส่วนที่เหลืออีกจำนวน ๑๑,๘๕๐ คน ซึ่งไม่ได้ระบุสัญชาตินั้น สันนิษฐานว่าส่วนใหญ่น่าจะเป็นเคลย์ตึกชาติอังกฤษ เช่นเดียวกัน ทั้งนี้เพราะเมื่อสิงคโปร์ถูกกองทัพญี่ปุ่นยึดครองได้สำเร็จ ในวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๔๘๕ แล้ว ทหารสัมพันธมิตรชาติอังกฤษส่วนใหญ่ถูกกวาดต้อนไปกักกันไว้ที่ค่ายกักกันชางกี (Changi) ที่สิงคโปร์

อย่างไรก็ดีเพื่อปฏิบัติตามคำสั่งของกองบัญชาการสูงสุดเหล่าทัพ ที่มีคำสั่งในต้นเดือนกุมภาพันธ์ ๒๔๘๖ ให้ลดระยะเวลาการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมไทยกับพม่าลง ๔ เดือน (โยชีกาว่า ๒๕๓๘ : ๓๒๗) กองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้จึงต้องเพิ่มจำนวนการขนส่งเคลย์ตึกสัมพันธมิตรเข้ามาสร้างทางรถไฟสายนี้มากขึ้น อีกทั้งยังมีการเร่งรัดให้ต้องเพิ่มจำนวนกรรมกรมลายูและจีน จากมลายูและสิงคโปร์เข้ามามากยิ่งขึ้นเช่นกัน แต่เอกสารกองบัญชาการทหารสูงสุดในหอจดหมายเหตุแห่งชาติของไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนไหวของทหารรถไฟญี่ปุ่นใน จังหวัดราชบุรีและกาญจนบุรี ซึ่งเป็นเอกสารชุดเดียวกันกับที่มีรายงานการขนส่งเคลย์ตึกสัมพันธมิตร พบว่า มีหลักฐานรายงานการขนส่งกรรมกรมลายูและจีนจำนวนจำกัด แต่ผู้ศึกษาได้พบหลักฐานรายงานลับเฉพาะ ลงวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๔๘๖ จากร้อยตำรวจเอกชวล แยมมณี รองผู้กำกับการตำรวจจังหวัดกาญจนบุรี ถึงข้าหลวงประจำจังหวัดกาญจนบุรี แจ้งถึงจำนวนเคลย์ตึกสัมพันธมิตร กรรมกรแขก (มลายู) และกรรมกรจีน ที่มีอยู่ในท้องที่จังหวัดกาญจนบุรี ในช่วงเดือนกันยายน ๒๔๘๖ จำนวน ๔๑,๕๗๐ คน ๔๐,๙๐๐ คน และ ๒๒,๙๑๐ คน

ตามลำดับ จากจำนวนรวมของกรรมกรมลายูและจีนที่ปรากฏในรายงานฉบับดังกล่าว เป็นจำนวน ถึง ๖๓,๘๑๐ คน (สจข.บก.สูงสุด ๒.๕.๑/๒/๖) น่าจะเป็นหลักฐานยืนยันได้ว่า กรรมกรมลายูและจีนเป็นแรงงานต่างชาติที่สำคัญ อีกกลุ่มหนึ่งซึ่งกองทัพญี่ปุ่น ได้ใช้ทางรถไฟสายใต้ในการขนส่งเข้ามาเพื่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า

ภายหลังจากที่กองทัพญี่ปุ่นได้ขนส่งเชลยศึกสัมพันธมิตร กรรมกรมลายูและจีนจากมลายูและสิงคโปร์มาใช้เป็นแรงงานจนสามารถสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่าได้สำเร็จในเดือนตุลาคม ๒๔๘๖ แล้ว กลับพบว่า เชลยศึกสัมพันธมิตร กรรมกรมลายูและจีนที่อยู่ในจังหวัดกาญจนบุรี มีจำนวนลดลงอย่างมาก สาเหตุส่วนหนึ่งเป็นไปได้ว่าอาจจะถูกส่งตัวกลับไปสิงคโปร์ หรือส่งต่อไปประเทศญี่ปุ่น หรือไม่อาจจะโชคร้ายเสียชีวิตจากการเจ็บป่วยด้วยโรคอุจจาระร่วง บิด มาเลเรีย ไข้เลือดออก การขาดสารอาหาร หรือการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้มีข้อมูลสนับสนุนจากจำนวนการเสียชีวิตของเชลยศึกสัมพันธมิตรโดยละเอียดในเอกสารการใช้เชลยศึกเพื่อการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า ของคณะกรรมการกลางสำรวจเกี่ยวกับเชลยศึกของญี่ปุ่น (Furyo Kankei Chuou Chyosa linka 2488, อ้างถึงใน โยชิโกว่า ๒๕๓๘ : ๑๘๗-๑๙๑) รวมทั้งเอกสารจากบันทึกความทรงจำของเชลยศึกสัมพันธมิตรจำนวนหนึ่งที่รอดชีวิตจากการถูกเกณฑ์มาสร้างทางรถไฟสายนี้ต่างให้ข้อมูลตรงกันถึงการถูกบังคับให้ทำงานหนัก การได้รับส่วนแบ่งอาหารที่มีจำนวนน้อยและขาดธาตุอาหารที่จำเป็นต่อร่างกาย อีกทั้งการเผชิญกับโรคภัยไข้เจ็บที่ได้คร่าชีวิตของเพื่อนเชลยศึกสัมพันธมิตรเป็นจำนวนมาก ซึ่งประเด็นในเรื่องของการบังคับให้ทำงานหนักและการปฏิบัติที่ทารุณโหดร้ายของทหารญี่ปุ่นที่มีต่อเชลยศึกสัมพันธมิตรเหล่านั้นทางการทหารญี่ปุ่นซึ่งเป็นผู้ควบคุมดูแลเชลยศึกในการก่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่าในขณะนั้นทราบถึงการกระทำที่ไม่เหมาะสมของฝ่ายตนเป็นอย่างดี จึงได้หาวิธีการสร้างภาพ ดังปรากฏให้เห็นเมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๔๘๗ กล่าวคือทหารญี่ปุ่นได้เกณฑ์เชลยศึกชาติอังกฤษ อเมริกัน ฮอลันดา และออสเตรเลีย จำนวนประมาณ ๑๐๐ คน จัดให้มีการแต่งกายด้วยเสื้อผ้าใหม่อย่างเรียบร้อย จากนั้นให้เข้าแถวเดินเที่ยวชมตลาดจังหวัดกาญจนบุรี เยี่ยมชมสวนครัว และให้เล่นกีฬาเบตมินตัน และเทนนิส ที่หน้าศาลากลางจังหวัดกาญจนบุรี โดยมีทหารญี่ปุ่นที่ควบคุมคอยถ่ายภาพไว้เป็นหลักฐาน แต่เมื่อถ่ายภาพเสร็จได้สั่งให้เชลยศึกสัมพันธมิตรหยุดทันที (สจข.บก.สูงสุด ๒.๕.๒/๔) ซึ่งการปฏิบัติเช่นนี้ถือเป็นการพยายามปิดบังความทารุณโหดร้ายที่มีต่อเชลยศึก

สัมพันธมิตร และเป็นการโฆษณาชวนเชื่อเพื่อประโยชน์ในการสงครามเป็นสำคัญ อย่างไรก็ตามว่าจำนวนเชลยศึกสัมพันธมิตร กรรมกรมลายู และกรรมกรจีนจะลดลงด้วยเหตุผลใดก็ตาม แต่สิ่งที่ปฏิเสธไม่ได้คือ ความสำเร็จของการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า หรือทางรถไฟสายมรณะของกองทัพญี่ปุ่นในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพาเป็นผลงานส่วนหนึ่งจากหยาดเหงื่อแรงกาย และการสูญเสียชีวิตของกลุ่มคนดังกล่าวที่ถูกเกณฑ์เข้ามาโดยการขนส่งผ่านทางรถไฟสายใต้ของไทยเป็นสำคัญ

สำหรับในส่วนของการดำเนินการสร้างทางรถไฟสายชุมพร-กระบี่ หรือทางรถไฟสายคอคอดกระ ซึ่งเป็นทางรถไฟทหารสายใหม่อีกสายหนึ่งที่กองทัพญี่ปุ่นต้องการสร้างเพิ่มขึ้น โดยมีจุดประสงค์เพื่อช่วยแบ่งเบาภาระการขนส่งเสบียงอาหารของทางรถไฟสายไทย-พม่า ที่กำลังดำเนินการก่อสร้างอยู่ (โยชิโกวรา ๒๕๓๙ : ๓๒๙) ในการดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟสายชุมพร-กระบี่ที่มีระยะทางประมาณ ๙๐ กิโลเมตร แม้กองทัพญี่ปุ่นไม่ได้ใช้แรงงานเชลยศึกสัมพันธมิตรเป็นแรงงานหลักในการก่อสร้างเหมือนการก่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า แต่สำหรับในกรณีของการสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระนี้ สร้างโดยใช้แรงงานรับจ้างต่างด้าวจากมลายูและสิงคโปร์เป็นหลัก และอาศัยแรงงานบางส่วนจากกรรมกรไทย อย่างไรก็ตามเมื่อกองทัพได้รับคำสั่งจากกองบัญชาการทหารรถไฟภาคสนามรบของกองทัพใหญ่แห่งภาคพื้นทิศใต้ให้เร่งสร้างทางรถไฟสายนี้ให้เสร็จโดยเร็ว กองทัพจึงใช้วิธีการเปิดให้บริษัทเอกชนญี่ปุ่นในสิงคโปร์ดำเนินการจัดจ้างกรรมกรมลายูและเงินจากมลายูและสิงคโปร์แล้ว จัดให้ขนส่งโดยทางรถไฟมลายูผ่านแดนเข้ามาทางรถไฟสายใต้ของไทยจากสถานีป่าดงเบขาร์ถึงปลายทางสถานีชุมพร ต่อจากนั้นให้โดยสารถยนต์หรือเดินเท้าเข้าไปทำงานตามแนวทางรถไฟซึ่งสร้างขนานตามแนวถนนสายชุมพร-กระบี่ และถนนสายกระบี่ ระนอง (สจข.บก.สูงสุด ๒.๕.๒/๑๐) และในเดือนกันยายน ๒๔๘๖ เมื่อทางผู้บังคับบัญชาจากสิงคโปร์ได้มีคำสั่งให้หัวหน้าหน่วยทหารรถไฟที่ประจำหน่วยต่างๆ เร่งรัดสร้างทางรถไฟให้เสร็จโดยอย่างน้อยสามารถเดินรถไฟได้ถึงอำเภอกระบี่ ภายในเดือนพฤศจิกายน ๒๔๘๖ ด้วยเหตุนี้จึงมีการขนส่งกรรมกรต่างด้าวโดยทางรถไฟสายใต้ของไทยเข้ามาเพิ่มขึ้นเป็นระยะๆ ทั้งนี้ทางกองทัพญี่ปุ่นได้ทยอยขนส่งกรรมกรต่างด้าวเหล่านี้เพิ่มขึ้นเรื่อยมานับตั้งแต่วันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๔๘๖ โดยขบวนรถไฟในวันหนึ่งมีการขนส่งกรรมกร เข้ามาประมาณ ๑,๐๐๐ คนทุกวัน จนถึงปลายเดือนกันยายน ๒๔๘๖ รวมกรรมกรที่ขนส่งในรุ่นนี้ประมาณ ๓๐,๐๐๐ คน

(สจข.บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๓/๘) และมีแนวโน้มเพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อยๆ จนกระทั่งทางรถไฟสายนี้สร้างเสร็จในวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๔๘๖ ทั้งนี้เพราะกองทัพญี่ปุ่นมีความมุ่งหมายอยู่ที่การเร่งสร้างทางรถไฟให้เสร็จโดยเร็วเพื่อประโยชน์ของการขนส่งทางทหารให้กับสถานการณ์อันฉุกเฉินในยามสงคราม (สจข., บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๓/๘) ที่ต้องเร่งขนส่งกำลังทหารและเสบียงอาหารเพื่อเป็นกำลังสนับสนุนให้กับแนวหน้าของกองทัพญี่ปุ่นในพม่าเพื่อตั้งรับและโจมตีกองทัพอังกฤษในอินเดียต่อไป

๒.๓ การขนส่งกำลังทหาร และอาวุธยุทธโปกรณ์บนทางรถไฟสายไทย-พม่า

ภายหลังจากที่กองทัพญี่ปุ่นได้เร่งดำเนินการสร้างทางรถไฟสายหนองปลาตึก-กาญจนบุรี-ทันปือชยัต (ทางรถไฟสายไทย-พม่า) จนแล้วเสร็จในวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๔๘๖ และเปิดใช้เดินรถอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๔๘๖ แล้ว (สจข.บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๓/๘) จากนั้นกองทัพได้ระดมขนส่งกำลังทหารและอาวุธยุทธโปกรณ์เพื่อเป็นกองกำลังสมทบไปเสริมแนวหน้าของกองทัพญี่ปุ่นในพม่าซึ่งที่ผ่านมาประสบกับปัญหาการถูกโจมตีกลับอย่างหนักจากกองกำลังของอังกฤษที่อยู่ในแนว พรมแดนระหว่างพม่ากับอินเดียจนส่งผลให้กองทัพญี่ปุ่นต้องสูญเสียกำลังทหารในพม่าเป็นจำนวนมาก ภายหลังจากที่ได้พยายามฝ่ากองกำลังของอังกฤษเข้าไปยังอินเดีย ๔-๕ ครั้ง ในช่วงเดือนเมษายน-พฤษภาคม ๒๔๘๖ แต่ไม่ประสบความสำเร็จ (สจข. [๒] สร. ๐๒๐๑.๙๙.๑/๑๐) ดังนั้นตลอดปี พ.ศ. ๒๔๘๗ กองทัพญี่ปุ่นยังต้องระดมขนส่งกำลังทหารและอาวุธยุทธโปกรณ์บนทางรถไฟสายไทย-พม่าไปยังพม่าเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ อย่างต่อเนื่อง แต่อย่างไรก็ดีในเรื่องของการขนส่งกำลังทหารและอาวุธยุทธโปกรณ์ของกองทัพญี่ปุ่นซึ่งถือเป็นเรื่องของการดำเนินการทางทหารโดยตรงและถือเป็นความลับสุดยอดของกองทัพที่กรมรถไฟไทยไม่สามารถตรวจสอบรายละเอียดรายการสิ่งของที่บรรจุทุกอยู่ในรถไฟทหารขบวนพิเศษของกองทัพญี่ปุ่นได้โดยตรง เว้นแต่ในกรณีที่จำเป็นกรมรถไฟไทยจึงสามารถขอรับอนุญาตตรวจรายการ การขนส่งจากหน่วยรับ-ส่งสิ่งของของกองทัพญี่ปุ่นที่สถานีต้นทางที่กรุงเทพฯ ได้ ประกอบกับการอาศัยไหวพริบและการสังเกตการณ์ของเจ้าหน้าที่กรมรถไฟไทยร่วมกับเจ้าหน้าที่กรมประสานงานพันธมิตรที่คอยบันทึกจำนวนขบวนรถและรายการสิ่งของที่กองทัพญี่ปุ่นได้ทำการขนส่ง แล้วจัดทำเป็นบัญชีลับ-เฉพาะ ส่งเป็น “รายงานการบันทึกละเอียดของ” ทหารญี่ปุ่นย่านสถานีกรุงเทพฯ” และ

“รายงานการบันทึกละเอียดของ ทห่านญี่ปุ่นที่ย่านหนองปลาตุก-ประเทศพม่า” (สจช.บก. สูงสุด ๒.๔.๑.๖/๑๕) เพื่อเสนอไปยังอธิบดีกรมตำรวจ ดังนั้นเมื่อผู้ศึกษาได้ค้นพบ ข้อมูลจากเอกสารลับ-เฉพาะดังกล่าว ซึ่งนับเป็นการเปิดข้อมูลใหม่ที่แสดงรายละเอียดของการขนส่งกำลังทหารและอาวุธยุทโธปกรณ์บนทางรถไฟสายไทย-พม่าของกองทัพญี่ปุ่นได้ในระดับหนึ่ง ซึ่งผู้ศึกษาได้ทำการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวจัดทำเป็นตารางการขนส่งกำลังทหารและอาวุธยุทโธปกรณ์ของกองทัพญี่ปุ่นบนทางรถไฟสายไทย-พม่าจากสถานีหนองปลาตุก จังหวัดราชบุรี ผ่านจังหวัดกาญจนบุรีของไทย และส่งข้ามแดนไปยังเมืองตันปีอูฮายัตของพม่า โดยในส่วนของขนส่งกำลังทหารเพื่อเป็นกำลังสมทบกับกองกำลังแนวหน้าในประเทศพม่าตามแผนการโจมตีประเทศอินเดียนั้น พบว่ากองทัพญี่ปุ่นได้ทยอยส่งกำลังทหารญี่ปุ่นเข้าไปในประเทศพม่าเกือบทุกวัน โดยในระหว่าง ๑ กรกฎาคม - ๓๑ ตุลาคม ๒๔๘๗ เพียงแค่ ๔ เดือน กองทัพญี่ปุ่นสามารถขนส่งทหารญี่ปุ่นบนทางรถไฟสายไทย-พม่าจากสถานีหนองปลาตุก จังหวัดราชบุรี ผ่านจังหวัดกาญจนบุรีของไทย และข้ามแดนต่อไปยังเมืองตันปีอูฮายัตของพม่า โดยใช้ตู้รถไฟตู้ใหญ่ของมลายูเกือบทั้งหมดเป็นจำนวนรวม ๑,๙๒๔ ตู้ โดยมีทหารญี่ปุ่นเป็นจำนวนรวมถึง ๔๔,๗๒๑ นาย (สจช.บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๖/๑๕) ซึ่งนับเป็นการดำเนินการขนส่งทหารญี่ปุ่นเพื่อใช้เป็นกำลังสมทบให้กับกองกำลังแนวหน้าในพม่าได้เป็นจำนวนมาก (ดูรายละเอียดจาก พงศทิพย์ เกียรติสกุล “กองทัพญี่ปุ่นกับทางรถไฟสายใต้ของไทยสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา ระหว่าง พ.ศ. ๒๔๘๔-๒๔๘๘”, หน้า ๑๕๘-๑๖๓) ส่วนการขนส่งอาวุธยุทโธปกรณ์ พบว่าในระหว่างเดือนกรกฎาคม - ตุลาคม ๒๔๘๗ กองทัพญี่ปุ่นได้ใช้ทางรถไฟสายไทย-พม่าในการขนส่งอาวุธยุทโธปกรณ์เพื่อเป็นกำลังบำรุงให้กับกองทัพญี่ปุ่นในพม่า ดังรายละเอียดในตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ แสดงการขนส่งอาวุธยุทธโปกรณ์ของกองทัพญี่ปุ่นไปยังประเทศพม่าโดยทางรถไฟสายไทย-พม่า ระหว่างวันที่ ๑ กรกฎาคม - ๓๑ ตุลาคม ๒๔๘๗ (ค.ศ. ๑๙๔๔)

วัน เดือน ปี	จำนวนรถ/ชนิดรถ	รายการอาวุธยุทธโปกรณ์ที่ขนส่ง
๑ กรกฎาคม ๒๔๘๗	๒๒ ตู้ใหญ่มลายู	ของใช้ (รถปิด)
๓ กรกฎาคม ๒๔๘๗	๒ ข้างต๋ามลายู	ปืนใหญ่ ๒ กระบอก
	๕ ข้างต๋ามลายู	กระสุนปืนใหญ่
๕ กรกฎาคม ๒๔๘๗	๕ ข้างต๋ามลายู	ปืนใหญ่ ๑๐ กระบอก
๖ กรกฎาคม ๒๔๘๗	๓ ข้างต๋ามลายู	ปืนใหญ่ ๖ กระบอก
๗ กรกฎาคม ๒๔๘๗	๓ ข้างต๋ามลายู	ปืนใหญ่ ๖ กระบอก
	๑๓ ตู้ใหญ่มลายู	ของใช้ (รถปิด)
๘ กรกฎาคม ๒๔๘๗	๕ ตู้ใหญ่มลายู	ของใช้ (รถปิด)
	๔ ข้างต๋ามลายู	รถถังตีนตะขาบ ๔ คัน
	๓ ตู้ใหญ่มลายู	ของใช้ (รถปิด)
๙ กรกฎาคม ๒๔๘๗	๗ ข้างต๋ามลายู	รถถังตีนตะขาบ ๗ คัน
๑๐ กรกฎาคม ๒๔๘๗	๗ ข้างต๋ามลายู	ปืนใหญ่ ๑๔ กระบอก
๑๒ กรกฎาคม ๒๔๘๗	๑ ข้างต๋ามลายู	ปืนใหญ่ ๑ กระบอก
๑๕ กรกฎาคม ๒๔๘๗	๑๔ ตู้ใหญ่มลายู	ของใช้ (รถปิด)
๑๘ กรกฎาคม ๒๔๘๗	๘ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
	๔ ข้างต๋ามลายู	รถยนต์หุ้มเกราะ ๔ คัน
๒๐ กรกฎาคม ๒๔๘๗	๔ ข้างต๋ามลายู	รถยนต์ตีนตะขาบ ๔ คัน
๒๔ กรกฎาคม ๒๔๘๗	๑ ข้างต๋ามลายู	ปืนใหญ่ ๑ กระบอก
		ปืนสนามเพลาะ ๑ กระบอก
๒๖ กรกฎาคม ๒๔๘๗	๔ ข้างต๋ามลายู	ปืนใหญ่ ๔ กระบอก
๓๐ กรกฎาคม ๒๔๘๗	๑๕ ข้างต๋ามลายู	ของใช้ (รถปิด)
๑๓ สิงหาคม ๒๔๘๗	๔ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
๑๕ สิงหาคม ๒๔๘๗	๘ ตู้ใหญ่มลายู	ของใช้ (รถปิด)
๑๖ สิงหาคม ๒๔๘๗	๓ ข้างต๋ามลายู	ปืนใหญ่สนาม ๖ กระบอก
๑๗ สิงหาคม ๒๔๘๗	๑ ข้างต๋ามลายู	ปืนใหญ่สนาม ๔ กระบอก
๒๑ สิงหาคม ๒๔๘๗	๓ ตู้ใหญ่มลายู	ของใช้ (รถปิด)
	๔ ข้างต๋ามลายู	ปืนใหญ่ ๔ กระบอก

ตารางที่ ๓ (ต่อ)

วัน เดือน ปี	จำนวนรถ/ชนิดรถ	รายการอาวุธยุทธโปกรณ์ที่ขนส่ง
๑๑ กันยายน ๒๔๘๗	๒ ข้างต๋ามลายู	ปตอ. ๔ กระบอก
๑๓ กันยายน ๒๔๘๗	๒ ข้างต๋ามลายู	รถถังตีนตะขาบ ๒ คัน
๒๐ กันยายน ๒๔๘๗	๘ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
๒๕ กันยายน ๒๔๘๗	๕ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
๒๖ กันยายน ๒๔๘๗	๓ ตู้ใหญ่มลายู	ปืนใหญ่ ๓ กระบอก
	๓ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
๒๗ กันยายน ๒๔๘๗	๑๐ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
๒๙ กันยายน ๒๔๘๗	๑๑ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
๓๐ กันยายน ๒๔๘๗	๑๑ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
๓๑ กันยายน ๒๔๘๗	๑๔ ตู้ใหญ่ญี่ปุ่น	กระสุนปืน
๓ ตุลาคม ๒๔๘๗	๙ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
	๘ ข้างต๋ามลายู	ปืนใหญ่ ๘ กระบอก
๕ ตุลาคม ๒๔๘๗	๑๐ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
๘ ตุลาคม ๒๔๘๗	๘ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
	๕ ข้างต๋ามลายู	ปืนใหญ่ ๕ กระบอก
๙ ตุลาคม ๒๔๘๗	๗ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
๑๑ ตุลาคม ๒๔๘๗	๑๓ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
	๖ ข้างต๋ามลายู	ปืนใหญ่ ๖ กระบอก
๑๒ ตุลาคม ๒๔๘๗	๔ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
	๑๗ ข้างต๋ามลายู	ปืนใหญ่สนาม ๑๗ กระบอก
๑๓ ตุลาคม ๒๕๔๗	๓ ข้างต๋ามลายู	รถถังตีนตะขาบ ๓ คัน
	๑๕ ข้างต๋ามลายู	ปืนใหญ่สนาม ๑๕ กระบอก
๑๖ ตุลาคม ๒๔๘๗	๑ ข้างต๋ามลายู	ปืนใหญ่สนาม ๑ กระบอก
	๓๕ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืนและของใช้
๑๗ ตุลาคม ๒๔๘๗	๑๕ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
๒๐ ตุลาคม ๒๔๘๗	๒๕ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืนและของใช้
	๒ ข้างต๋ามลายู	ปืนใหญ่สนาม ๒ กระบอก
๒๑ ตุลาคม ๒๔๘๗	๘ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน

ตารางที่ ๓ (ต่อ)

วัน เดือน ปี	จำนวนรถ/ชนิดรถ	รายการอาชญากรรมที่ขนส่ง
๒๓ ตุลาคม ๒๕๔๗	๒๐ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน และของใช้
๒๔ ตุลาคม ๒๕๔๗	๔๒ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
๒๕ ตุลาคม ๒๕๔๗	๖ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
	๘ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
๒๖ ตุลาคม ๒๕๔๗	๑๕ โบกี้ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน และของใช้
๒๗ ตุลาคม ๒๕๔๗	๑๒ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน
๒๘ ตุลาคม ๒๕๔๗	๑๐ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน และของใช้
	๘ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืนใหญ่
๒๙ ตุลาคม ๒๕๔๗	๒๒ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืนและทหารญี่ปุ่น ๔๕๐ นาย
๓๐ ตุลาคม ๒๕๔๗	๑๕ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืนและทหารญี่ปุ่น ๕๐ นาย
๓๑ ตุลาคม ๒๕๔๗	๒๕ ตู้ใหญ่มลายู	กระสุนปืน ของใช้ และทหารญี่ปุ่น ๒๕๐ นาย

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจาก สจช., บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๖/๑๕ (ปีก ๑๒-๑๓) การบรรทุกยุทธโปกรณ์ทหารญี่ปุ่น (๑๐ ก.พ. ๒๕๔๖ - ๙ พ.ย. ๒๕๔๗), อ้างถึงใน พวงทิพย์ เกียรติสกุล, “กองทัพญี่ปุ่นกับทางรถไฟสายใต้ของไทย สมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา ระหว่าง พ.ศ. ๒๔๘๔-๒๔๘๘”, หน้า ๑๖๔-๑๖๖.

จากตารางที่ ๓ ได้แสดงให้เห็นถึงการบรรทุกเป้าหมายในการใช้ทางรถไฟสายไทย-พม่าในการขนส่งอาวุธยุทธโปกรณ์เพื่อเป็นกำลังบำรุงให้กับกองทัพญี่ปุ่นในพม่าระหว่างวันที่ ๑ กรกฎาคม - ๓๑ ตุลาคม ๒๕๔๗ ซึ่งเป็นช่วงเวลาเพียงแค่ ๔ เดือน กองทัพญี่ปุ่นสามารถใช้ทางรถไฟสายไทย-พม่าในการขนส่งปืนใหญ่สนามเป็นจำนวน ๑๒๐ กระบอก กระสุนปืนเล็กและกระสุนปืนใหญ่จำนวน ๓๙๖ ตู้ใหญ่ รถตีนตะขาค ๒๐ คัน รถลำเลียงกระสุน ๑๒ คัน และรถยนต์หุ้มเกราะ ๔ คัน นอกจากนั้นยังมีรถไฟตู้ใหญ่เป็นจำนวน ๗๘ ตู้ที่เป็นรถปิดไม่สามารถระบุได้ว่าเป็นอาวุธยุทธโปกรณ์ชนิดใด แต่อย่างไรก็ตามจากข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้าทั้งหมดพอจะสันนิษฐานได้ว่าทางรถไฟสายไทย-พม่ามีความสำคัญต่อกองทัพญี่ปุ่นในฐานะเป็นเส้นทางในการขนส่งกำลังทหารและอาวุธยุทธโปกรณ์ เพื่อเป็นกองกำลังบำรุงให้กับกองทัพญี่ปุ่นในพม่าในระยะหนึ่ง จนกระทั่งต่อมาประมาณในวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๔๗ ฝ่ายสัมพันธมิตรได้เปิดฉากโจมตี

ทางอากาศ โดยมีเป้าหมายหลักของการโจมตีคือ การระดมทิ้งระเบิดบริเวณทางรถไฟสายไทย-พม่า หรือทางรถไฟสายมรณะ เป้าหมายแรกที่ฝ่ายสัมพันธมิตรโจมตีคือ สะพาน ดังปรากฏอยู่ในตอนหนึ่งของบันทึกทหารจุไทโคของญี่ปุ่นว่า “สะพานที่ถูกระเบิด หน่วยบำรุงทางกับหน่วยสะพานเป็นกำลังหลักที่ซ่อมแซมให้กลับคืนสู่สภาพเดิมโดยไม่รอช้า แต่จะเปลี่ยนรางที่ชำรุดบนเส้นทางรถไฟตามปกติไม่ได้จะเป็นเป้าให้ฝ่ายศัตรู การซ่อมแซมจึงต้องใช้เวลาและแรงงานมาก เมื่อซ่อมเสร็จแล้วเดินรถต่อไปได้อีกไม่นาน ก็ถูกระเบิดอีก แล้วก็ซ่อมแล้วก็ถูกระเบิดอีก เป็นเช่นนี้สลับกันไป” (Jyu Taikai Jyugunki Hensyuu linkaihen 2525 : 112-113, อ้างถึงใน โยชิโกว ๒๕๒๘ : ๓๘๘-๓๘๙) สะพานข้ามแม่น้ำแม่กลองซึ่งหมายถึงสะพานข้ามแม่น้ำแควกลายเป็นเป้าทิ้งระเบิดของฝ่ายสัมพันธมิตร ตั้งแต่วันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๔๘๗ ถึงวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๔๘๘ กองทัพอากาศของสหรัฐอเมริกาโจมตีถึง ๑๐ ครั้ง และในวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๔๘๘ เหล็กสะพาน ๓ ท่อน ในจำนวน ๑๑ ท่อน ถูกระเบิดพังลง ส่วนสะพานไม้ที่สร้างขนานกันก็ถูกระเบิดพัง (Bradly 1987 : 62, อ้างถึงใน โยชิโกว ๒๕๒๕ : ๓๖๓-๓๖๔) ซึ่งตรงกับในบันทึกการประชุมคณะกรรมการป้องกันภัยรถไฟทางอากาศของไทยได้บันทึกไว้เช่นกันว่า ในช่วงปลายสงครามอย่างน้อยนับตั้งแต่เดือนมกราคม ๒๔๘๘ (ค.ศ. ๑๙๔๕) เป็นต้นมา กองทัฝายสัมพันธมิตรได้ส่งเครื่องบินทิ้งระเบิดโจมตีเป้าหมายสำคัญของเส้นทางขนส่งทางรถไฟของกองทัพญี่ปุ่นในประเทศไทย โดยเฉพาะสะพานรถไฟสำคัญๆ รวมทั้งสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแควน้อย ในจังหวัดกาญจนบุรีถูกโจมตีอย่างหนักหลายครั้งเช่น ในวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๔๘๘ เครื่องบินฝายสัมพันธมิตร ๒๐ เครื่องทิ้งระเบิดประมาณ ๑๓๐ ลูก และวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๔๘๘ เครื่องบิน ๒ เครื่องทิ้งระเบิดประมาณ ๑๖ ลูก ถูกต่อล้อสะพานแตก คอสะพานขาดจนกองทัพญี่ปุ่นต้องงดเดินรถไฟสายกาญจนบุรี-ทันปัฐชายต์เป็นการชั่วคราว (สงข.บก.สูงสุด ๒.๔.๗/๗)

ภายใต้สถานการณ์ดังกล่าวได้ส่งผลให้การขนส่งกำลังทหารและอาวุธยุทโธปกรณ์ของกองทัพญี่ปุ่นบนทางรถไฟสายไทย-พม่าเพื่อเป็นกองกำลังบำรุงให้กับแนวหน้าของกองทัพในพม่าต้องหยุดชะงักลง กำลังทหารของฝ่ายญี่ปุ่นในพม่าจึงลดน้อยถอยลงตามลำดับ ในขณะที่ทหารของฝ่ายอังกฤษได้ฉวยโอกาสและใช้อาวุธหนักบุกเข้ามาประชิดพรมแดนระหว่างอินเดียกับพม่าได้ตลอดทั้งแนว จนสามารถทำลายแนวป้องกันที่แม่น้ำอิรวดีได้อย่างสิ้นเชิง และในสิ้นเดือนมีนาคม ๒๔๘๘ ฝ่ายญี่ปุ่นต้องสูญเสียฐาน

ที่มั่นที่มณฑลเลย (นากามูระ ๒๕๓๔ : ๑๓๗-๑๓๘) และได้ถอยทัพจากมณฑลเลยเข้ามาฝ่ายไทยจากทันป้อชายตโดยทางรถไฟสายไทย-พม่า หรือทางรถไฟสายมรณะในราวเดือนพฤษภาคม ๒๔๘๘ รวมทั้งทหารญี่ปุ่นที่พ่ายแพ้ในการรบที่อิมพาลได้แตกกระจายถอยหนีมาทางประเทศไทยโดยใช้ทางรถไฟสายไทย-พม่าเช่นเดียวกัน (โยชิโกว่า ๒๕๓๘ : ๓๘๙) เมื่อถึงเวลานี้กองทัพญี่ปุ่นในประเทศไทยซึ่งแต่เดิมอยู่ในแนวหลังทำหน้าที่จัดส่งกำลังบำรุงให้กับกองทัพญี่ปุ่นในพม่าได้เปลี่ยนเป็นกองกำลังสู้รบไปจนกระทั่งญี่ปุ่นพ่ายแพ้สงคราม

๒.๔ การขนส่งกำลังทหารและเสบียงอาหารบนทางรถไฟสายคอคอดกระ

ทางรถไฟสายชุมพร-กระบี่ หรือทางรถไฟสายคอคอดกระเป็นทางรถไฟอีกสายหนึ่ง ซึ่งกองทัพญี่ปุ่นได้สร้างขึ้นเพื่อการขนส่งยุทธปัจจัยไปยังประเทศพม่าในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา โดยสร้างเสร็จในช่วงเวลาไล่เลี่ยกับทางรถไฟสายไทย-พม่า หรือทางรถไฟสายมรณะ^๖ แต่เนื่องจากการขนส่งบนทางรถไฟสายคอคอดกระที่ไม่ได้เชื่อมต่อกับประเทศพม่าโดยตรงจึงจำเป็นต้องขนส่งยุทธปัจจัยจากสถานีรถไฟเขาฝาชีลงเรือข้ามคลองละอุ่น แม่น้ำกระบี่ ออกสู่ปากน้ำจังหวัดระนอง เพื่อไปยังวิคตอเรียพอยต์ของพม่าอีกทอดหนึ่ง ข้อจำกัดข้างต้นจึงส่งผลให้กองทัพญี่ปุ่นให้ความสำคัญกับการขนส่งกำลังทหารและเสบียงอาหารบนทางรถไฟสายคอคอดกระมากกว่าการขนส่งอาวุธยุทธปัจจัย ซึ่งเป็นยุทธปัจจัยที่หนักและต้องใช้ความระมัดระวังในการขนส่ง อย่างไรก็ตามในรายงานลับ-เฉพาะเกี่ยวกับเคลื่อนไหวของทหารญี่ปุ่นในจังหวัดชุมพรและระนองที่ผู้บัญชาการมณฑลที่ ๖ ได้ทำรายงานไปถึงเจ้ากรมประสานพันมิตรได้อธิบายถึงการขนส่งกำลังทหารของกองทัพญี่ปุ่นบนทางรถไฟสายคอคอดกระไว้ว่า ภายหลังจากที่ทางรถไฟสายคอคอดกระและท่าเรือคลองละอุ่น ที่เขาฝาชีสร้างเสร็จกองทัพญี่ปุ่นได้ลำเลียงทหารญี่ปุ่นและทหารอินเดียอิสระจากสิงคโปร์โดยทางรถไฟผ่านเข้ามายังประเทศไทย โดยใช้เส้นทางรถไฟสายคอคอดกระเพื่อขนส่งทหารต่อไปยังสถานีปลายทางเขาฝาชีแล้วไปลงเรือยนต์ขนาดใหญ่จากท่าเรือคลองละอุ่นไปยังเมืองมะริด และวิคตอเรียพอยต์

^๖ ทางรถไฟสายมรณะสร้างเมื่อวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๔๘๖ (ค.ศ. ๑๙๔๓) และเปิดใช้อย่างเป็นทางการในวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๔๘๕ (ค.ศ. ๑๙๔๓) ส่วนทางรถไฟสายคอคอดกระสร้างเสร็จเมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๔๘๖ (ค.ศ. ๑๙๔๓).

ของพม่าเกือบทุกวัน ซึ่งส่วนใหญ่จะทำการขนส่งลำเลียงในเวลากลางคืน (สจข.บก. สูงสุด ๒.๕.๒/๑๒) ทั้งนี้กองทัพญี่ปุ่นมีเป้าหมาย ที่จะใช้กำลังทหารเหล่านั้นเป็นกองกำลัง สมทบให้กับกองทัพญี่ปุ่น ซึ่งกำลังทำการสู้รบอย่างหนักกับทหารของฝ่ายอังกฤษในพม่า นอกจากกองทัพญี่ปุ่นได้ใช้ทางรถไฟสายคอคอดกระในการลำเลียงกำลังทหารแล้ว ใน แต่ละวันกองทัพยังได้จัดส่งเสบียงอาหารโดยเฉพาะผักสด พริกแห้ง และกระเทียม ซึ่งเป็น เเสบียงอาหารที่มีน้ำหนักเบาสะดวกต่อการขนส่ง จากสถานีกรุงเทพฯ ส่งผ่านทางรถไฟสาย คอคอดกระไปยังสถานีเขาผาซีเพื่อขนส่งลงเรือต่อไปยังวัดคอตเรียวตซ์ของพม่าอีกด้วย (สจข.บก. สูงสุด ๒.๔.๑.๖/๑๕) ส่วนข้าวสารซึ่งนับเป็นเสบียงอาหารหลักของกองทัพกลับ พบว่า มีการขนส่งไปยังพม่าน้อย ทั้งนี้ส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะประเทศพม่าเป็นแหล่ง ผลิตข้าวที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จึงมีข้าวเพียงพอที่จะ เลี้ยงกองทัพญี่ปุ่นในพม่าได้

อย่างไรก็ตามหากประเมินความสำเร็จของกองทัพญี่ปุ่นในการใช้ทางรถไฟ สายคอคอดกระเพื่อการขนส่งกำลังทหารและเสบียงอาหารในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพาแล้ว อาจกล่าวได้ว่ากองทัพญี่ปุ่นไม่สามารถใช้ทางรถไฟสายนี้เพื่อการขนส่งได้ อย่างเต็มที่มากนัก ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเกิดจากข้อจำกัดในเรื่องความมั่นคงแข็งแรงของทาง รถไฟที่เกิดจากการดำเนินการสร้างทุกสิ่งทุกอย่างทั้งการวางราง วางหมอน ไรยดิน ถมหิน ทำสะพานและท่อน้ำด้วยความเร่งรีบ เพื่อให้เสร็จทันกับสถานการณ์อันฉุกเฉิน ของสงคราม แต่เมื่อถึงยามต้องเร่งขนส่งได้พบกับอุปสรรคต่างๆ มากมายที่จำเป็นต้อง ซ่อมแซมอยู่เรื่อยๆ (สจข.บก. สูงสุด ๒.๔.๑.๓/๑๖) จึงทำให้การขนส่งในบางช่วงต้อง ล่าช้า และต่อมาในช่วงปลายสงครามนับตั้งแต่มีนาคม ๒๔๘๘ กองทัพฝ่ายสัมพันธมิตร ได้ส่งเครื่องบินทิ้งระเบิดมาโจมตี ทางรถไฟสายคอคอดกระ ทำเรือคลองละอุ่น และเขา ผาซี ซึ่งเป็นที่ตั้งของโกดังเก็บยุทธปัจจัยต่าง ๆ ของกองทัพญี่ปุ่นจนได้รับความเสียหาย อย่างหนัก ทางกองทัพจึงได้พยายามซ่อมแซมทางรถไฟ เพื่อใช้การชั่วคราว แต่กองทัพ สัมพันธมิตรยังคงระดมทิ้งระเบิดจนเรือยนต์ขนาดใหญ่ที่จอดรอลำเลียงกำลังทหาร และ เเสบียงอาหารที่จะขนส่งไปพม่า ถูกระเบิดจมลงในแม่น้ำกระบุรีเป็นจำนวนมาก จาก ภาวะการณ์ของสงครามดังกล่าว ส่งผลให้กองทัพญี่ปุ่นเริ่มดำเนินการรื้อถอนทางรถไฟ สายคอคอดกระจากสถานีปลายทางเขาผาซี ถึงกิโลเมตรที่ ๒๔ ตั้งแต่วันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๔๘๘ (สจข.บก. สูงสุด ๒.๕.๒/๑๑) ซึ่งเป็นช่วงสองเดือนก่อนที่จะกองทัพญี่ปุ่นจะพ่ายแพ้

ทั้งนี้เพราะเกรงว่ากองทัพฝ่ายสัมพันธมิตรจะใช้เส้นทางรถไฟสายนี้เข้ามาโจมตีกองทัพญี่ปุ่นในประเทศไทย และต่อมาภายหลังจากที่กองทัพญี่ปุ่นประกาศฝ่ายแพ้สงครามเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๔๘๘ แล้ว (สจข., บก.สูงสุด ๒.๕.๒/๑๑) ร้อยเอกโงโตะ หัวหน้าหน่วยก่อสร้างทางรถไฟสายคอโคดกระทั่งเข้ามาเจรจากับรัฐบาลไทย เพื่อทำการรื้อถอนทางรถไฟสายคอโคดกระทั่งหมด โดยให้เหตุผลว่าสงครามได้สิ้นสุดลงแล้ว กองทัพญี่ปุ่นจึงไม่มีความจำเป็นต้องใช้ทางรถไฟสายดังกล่าวอีกต่อไป บทบาทของทางรถไฟสายคอโคดกระทั่งถูกปิดฉากลงภายหลังจากที่กองทัพญี่ปุ่นได้ใช้เป็นเส้นทางในการขนส่งกองกำลังบำรุงให้กับกองทัพในพม่าสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพาเป็นเวลา ๑ ปี ๖ เดือน

สรุป

การขยายแผนการสถาปนา “ระเบียบใหม่ในเอเชียตะวันออก” ไปสู่ “วงศ์ไพบูลย์มหาเอเชียบูรพา” ของกองทัพญี่ปุ่นที่ได้จำกัดขอบเขตการขยายอำนาจของกองทัพเฉพาะในจีน เกาหลี และแมนจูว์ แต่ได้ขยายแผนการดำเนินการลงสู่ภูมิภาคทางด้านใต้ โดยรวมเอาหมู่เกาะอินเดียนตะวันออกของเนเธอร์แลนด์ (อินโดนีเซีย) อินโดจีน พม่า ยองกง มลายู สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ และไทยเข้าไว้ด้วย การดำเนินการดังกล่าวของกองทัพญี่ปุ่นได้ส่งผลให้มหาอำนาจตะวันตกโดยเฉพาะอังกฤษและสหรัฐอเมริกา มีปฏิกิริยาต่อต้านจนกลายเป็นสงครามมหาเอเชียบูรพา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสงครามโลกครั้งที่สอง ภายใต้การขยายอำนาจยึดครองเอเชียนานาชาติของกองทัพญี่ปุ่น ญี่ปุ่นมิได้มีแผนการเพียงแต่ต้องการใช้ไทยเป็นเพียงทางผ่านเพื่อเคลื่อนกองกำลังไปโจมตีพม่าและมลายูของอังกฤษเท่านั้น แต่มีแผนการเข้ามายึดครองประเทศไทย โดยมีจุดมุ่งหมายสำคัญที่จะเข้ามาตั้งฐานทัพประจำการอยู่ในประเทศไทยเพื่อใช้เป็นฐานการขนส่งกำลังทหาร เสบียงอาหาร และอาวุธยุทโธปกรณ์ เพื่อเป็นกำลังบำรุงให้กับแนวหน้าของกองทัพทั้งในพม่าและมลายูต่อไป ดังนั้นทันทีที่กองทัพญี่ปุ่นยกกองกำลังทหารเข้าสู่ประเทศไทยในวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๔๘๔ แล้ว จึงเร่งดำเนินการเจรจาเพื่อขอความร่วมมือจากไทยในการจัดหาเครื่องอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการคมนาคมขนส่ง โดยแผนการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความจำเป็น ในการดำเนินนโยบายต่อไทยที่สำคัญที่สุดประการหนึ่งคือ การเข้ามาควบคุมทางรถไฟของไทย โดยเฉพาะทางรถไฟสายใต้ ซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟที่มุ่งสู่ภาคใต้ของไทย จากสถานีธนบุรี (บางกอกน้อย) ผ่านจังหวัดนครปฐม

ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ลงสู่จังหวัดชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช จนถึงสถานีป่าดงเบขาร์ในจังหวัดสงขลา นับเป็นเส้นทางรถไฟสายสำคัญที่สุดที่กองทัพญี่ปุ่นใช้เป็นเส้นทางขนส่งกำลังบำรุงให้กับแนวหน้าของกองทัพได้ทั้งในพม่าและมลายู ในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพากองทัพญี่ปุ่นจึงเข้ามาดำเนินการควบคุมทางรถไฟสายได้ถึง ๒ ลักษณะ ลักษณะแรกเป็นการจัดขบวนรถไฟพิเศษเพื่อการขนส่งในราชการทหารบนทางรถไฟสายได้ เพื่อจัดการเดินรถข้ามแดนจากป่าดงเบขาร์ถึงอลอร์สตาร์ และจากสุไหงโกลกลงถึงโกตาบารูของมลายู ลักษณะที่สอง การสร้างทางรถไฟสายใหม่เชื่อมต่อจากสถานีรถไฟสายได้ที่มีอยู่เดิมไปยังพม่าถึง ๒ เส้นทาง คือ ทางรถไฟสายหนองปลาตึก-กาญจนบุรี-ทันปือชายัต (ทางรถไฟสายไทย-พม่า) และทางรถไฟสายชุมพร-กระบุรี (ทางรถไฟสายคอคอดกระ) หากมองผ่านการเข้ามาควบคุมทางรถไฟสายได้ที่กองทัพญี่ปุ่นเข้ามาดำเนินการขนส่งข้าวเพื่อเป็นเสบียงอาหารให้กับทหารญี่ปุ่นในมลายูขนส่งกำลังทหารและอาวุธยุทโธปกรณ์บนทางรถไฟสายไทย-พม่า ตลอดจนขนส่งเสบียงอาหารบนทางรถไฟสายคอคอดกระไปยังพม่าแล้ว มุมหนึ่งถือเป็นภาพสะท้อนของความสำคัญของภาคใต้ในฐานะจุดยุทธศาสตร์สำคัญที่มีต่อการขยายอำนาจยึดครองเอเซียตะวันออกเฉียงใต้ของกองทัพญี่ปุ่น ในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา แต่เมื่อมองกลับไปอีกมุมหนึ่งถือเป็นภาพสะท้อนของความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับญี่ปุ่นว่าไม่ได้อยู่บนพื้นฐานของความเท่าเทียม โดยญี่ปุ่นใช้อำนาจทางการเมืองเข้ามาควบคุมและมีอำนาจเหนือในการเรียกร้องให้ไทยจัดหาเครื่องอำนวยความสะดวกต่อการขนส่งบนทางรถไฟสายได้ของไทยให้กับกองทัพญี่ปุ่นอย่างเร่งด่วนและต่อเนื่องตลอดสงคราม ซึ่งเป็นการดำเนินการที่กองทัพได้วางแผนการปฏิบัติการไว้ล่วงหน้าเป็นอย่างดี โดยไทยไม่มีทางเลือกนอกจากการยินยอมและโอนอ่อนผ่อนตามเท่านั้น

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

เอกสารที่ยังไม่ได้ตีพิมพ์เผยแพร่

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ กรมศิลปากร (สจช.)

สจช. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑/๓. เรื่อง ข้อตกลงเกี่ยวแก่การจ่ายเงินค่าโดยสารและค่าขนส่งในการลำเลียงในราชการทหารกองทัพบกญี่ปุ่นด้วยรถไฟของประเทศไทย.” ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๔๘๕ - ๒๔ กันยายน ๒๔๘๘.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑/๕. เรื่อง ข้อเสนอการเดินรถขบวนทหารญี่ปุ่นออกนอกเขตแดนไทย.” ๒๐ เมษายน ๒๔๘๕.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑/๒๓. เรื่อง ข้อตกลงการสร้างทางผ่านคอคอดกระ.” ๓๑ พฤษภาคม - ๑๕ มิถุนายน ๒๔๘๖.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑/๒๕. เรื่อง ตั้งกรรมการและอนุกรรมการดำเนินการจัดสร้างรถไฟผ่านคอคอดกระ.” ๑๔-๑๕ มิถุนายน ๒๔๘๖.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑/๒๖ บันทึกช่วยจำเกี่ยวกับการขนส่งในราชการทหารญี่ปุ่นกับรถไฟไทย.” ๑๕ ตุลาคม ๒๔๘๕ - ๒๒ ธันวาคม ๒๔๘๖.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑/๓๖. เรื่อง ข้อตกลงไทย-ญี่ปุ่นเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างประเทศไทยกับพม่า.” ๑๐ พฤศจิกายน ๒๔๘๗ - ๑๖ มกราคม ๒๔๘๘.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑/๓๗. เรื่อง คณะทหารญี่ปุ่นเดินทางไปตรวจราชการภาคใต้.” ๑๔-๓๐ พฤศจิกายน ๒๔๘๗.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๒/๒. เรื่อง ข้อตกลงและข้อตกลงปลีกย่อยระหว่างไทยกับญี่ปุ่นเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างไทยกับพม่า.” ๒๓ มีนาคม ๒๔๘๕ - ๒๓ มกราคม ๒๔๘๖.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๒/๖. เรื่อง แผนการปรับปรุงกรรมกร และจัดหากรรมกร ส่งกรรมกรจากมลายูไปกาญจนบุรี ฯลฯ.” ๒๒ สิงหาคม ๒๔๘๕ - ๒๖ สิงหาคม ๒๔๘๖.

- สจข. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๒/๗. เรื่อง ข้อตกลงและข้อตกลงปลีกย่อยระหว่างไทยกับญี่ปุ่น เรื่องการสร้างทางรถไฟสายหนองปลาตึก-กาญจนบุรี.” ๓๑ พฤษภาคม ๒๔๘๖.
- _____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๒/๘. เรื่อง งบประมาณการเงิน ในการสร้างทางรถไฟ สายกาญจนบุรี.” ๑๖ กันยายน ๒๔๘๕ - ๒๓ สิงหาคม ๒๔๘๘.
- _____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๓/๓. เรื่อง การทำข้อตกลงและข้อตกลงปลีกย่อย รถไฟहारชุมพร-กระบี่.” ๑๐ พฤษภาคม ๒๔๘๖ - ๑๘ กันยายน ๒๔๘๘.
- _____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๓/๔. เรื่อง บันทึกการประชุมเรื่องข้อตกลงเกี่ยวกับการ สร้างทางรถไฟहारข้ามพื้นที่คอคอดกระ (ชุมพร-กระบี่).” ๑๒ พฤษภาคม ๒๔๘๖ - ๒๖ เมษายน ๒๔๘๗.
- _____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๓/๘. เรื่อง กรรมการและช่าง.” ๑๒ มิถุนายน ๒๔๘๖ - ๑๘ ตุลาคม ๒๔๘๗.
- _____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๓/๑๐. เรื่อง รายงานการประชุมอนุกรรมการดำเนินการ จัดสร้างทางรถไฟहार จังหวัดชุมพร.” ๓ กรกฎาคม ๒๔๘๖ - ๓๑ พฤษภาคม ๒๔๘๗.
- _____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๓/๑๓. เรื่อง สรุปผลงานตามข้อตกลงรายงานตรวจ การสร้างทางรถไฟและผลการทดลองรถไฟสายคอคอดกระ.” ๑๙ กรกฎาคม ๒๔๘๖ - ๖ มีนาคม ๒๔๘๗.
- _____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๓/๑๕. เรื่อง รายงานการเคลื่อนไหวกของहारญี่ปุ่น ที่ชุมพร.” ๒๕ มีนาคม ๒๔๘๖ - ๑๒ สิงหาคม ๒๔๘๗.
- _____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๓/๑๖. เรื่อง สรุปผลงานตามข้อตกลงรายงานตรวจ การสร้างทางรถไฟและผลการทดลองรถไฟสายคอคอดกระ.” ๑๙ กรกฎาคม ๒๔๘๖ - ๖ มีนาคม ๒๔๘๗.
- _____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๓/๑๘. เรื่อง งบประมาณและหนี้สินที่ญี่ปุ่นต้อง จ่ายให้ไทยในการสร้างทางรถไฟสายชุมพร-กระบี่.” ๓ มกราคม ๒๔๘๗ - ๒๖ กรกฎาคม ๒๔๘๘.
- _____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๖/๓. เรื่อง ตารางการใช้รถไฟของกองทัพญี่ปุ่น ปี ๒๔๘๕.” ๒๑ ธันวาคม ๒๔๘๔ - ๒ ธันวาคม ๒๔๘๕.
- _____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๖/๕. เรื่อง ข้อเสนอการเดินรถขบวนहारญี่ปุ่น

ออกนอกเขตแดนไทย.” ๒๐ เมษายน ๒๕๔๕.

สจข. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๖/๑๒. เรื่อง ฎี๋นุ่ขอให้เดินรถไฟเศษสายใต้.” ๕ ตุลาคม ๒๕๔๕
- ๒๖ กันยายน ๒๕๔๗.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๖/๑๔. เรื่อง ตารางการใช้รถไฟของกองทัพอากาศ ปี
๒๕๔๖.” ๒ มกราคม ๒๕๔๖ - ๑๒ มกราคม ๒๕๔๗.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๖/๑๕. เรื่อง การบันทึกทุกขุทโธปกรณ์ทหารฎี๋นุ่.”
๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๖ - ๙ พฤศจิกายน ๒๕๔๗.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๖/๑๘. เรื่อง การเดินทางไปไหน (สิงคโปร์) ของ
เจ้าหน้าที่รถไฟและกรมประสานงานพันธมิตร.” ๒๙ มีนาคม - ๒๔ พฤษภาคม
๒๕๔๖.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๖/๒๕. เรื่อง ตารางการใช้รถไฟของกองทัพอากาศ ปี
๒๕๔๗.” กุมภาพันธ์ - ๙ มกราคม ๒๕๔๘.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๖/๒๗. เรื่อง ตารางการใช้รถไฟของกองทัพอากาศ ปี
๒๕๔๘.” ๑ มกราคม - ๑๓ กันยายน ๒๕๔๘.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๗/๙. เรื่อง รายงานการเงินค่าขนส่งและค่าลำเลียง
กองทัพอากาศและการชำระหนี้.” ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๕ - ๑๑ เมษายน ๒๕๔๙.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๑.๖/๔. เรื่อง การเคลื่อนไหวกองทหารฎี๋นุ่ในจังหวัด
ราชบุรี-กาญจนบุรี.” ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๕ - ๓๐ มิถุนายน ๒๕๔๘.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๔.๓/๗. เรื่อง บันทึกการประชุมคณะกรรมการป้องกันภัย
(รถไฟ) ทางอากาศ.” ๒๓ ตุลาคม ๒๕๔๗ - ๒๒ สิงหาคม ๒๕๔๘.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๕.๒/๔. เรื่อง การเคลื่อนไหวกองทหารฎี๋นุ่ในจังหวัด
ราชบุรี-กาญจนบุรี.” ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๕ - ๓๐ มิถุนายน ๒๕๔๘.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๕.๒/๑๐. เรื่อง การเคลื่อนไหวกองทหารฎี๋นุ่ในจังหวัด
ชุมพร.” ๒ มีนาคม ๒๕๔๖ - ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๔๗.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๕.๒/๑๑. เรื่อง การเคลื่อนไหวกองทหารฎี๋นุ่ในจังหวัด
ระนอง.” ๘ มีนาคม ๒๕๔๖ - ๕ ก. ค. ๒๕๔๘.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๕.๒/๑๒. เรื่อง การเคลื่อนไหวกองทหารฎี๋นุ่ในเขต
มณฑลที่ ๖.” ๑๗ มีนาคม ๒๕๔๖ - ๑ กันยายน ๒๕๔๗.

วารสารอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ปีที่ ๓๐ (๒๕๕๑) ฉบับที่ ๒ ๑๒๕

สจข. “บก.สูงสุด ๒.๕.๓/๙. เรื่อง อนุกรรมการผสมประจำจังหวัดลำปาง.” ๑๘ มีนาคม ๒๔๘๕ - ๑๓ สิงหาคม ๒๔๘๘.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๕.๓/๙. เรื่อง อนุกรรมการผสมประจำจังหวัดระนอง.” ๒๔ มีนาคม ๒๔๘๕ - ๗ พฤษภาคม ๒๔๘๘.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๖.๒/๓๑. เรื่อง ข้าว.” ๙ มิถุนายน ๒๔๘๕ - ๘ กันยายน ๒๔๘๘.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๖.๔/๙. เรื่อง ทหารญี่ปุ่นขนส่งข้าวออกนอกประเทศ.” ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๔๘๕ - ๑๕ มีนาคม ๒๔๘๖.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๖.๔/๓๑. เรื่อง ข้าว.” ๙ มิถุนายน

_____. “บก.สูงสุด ๒.๖.๙/๖. เรื่อง การกู้เงินจากประเทศญี่ปุ่นและการชำระเงินระหว่างประเทศไทยและญี่ปุ่นด้วยเงินพิเศษ.” ๒๒ สิงหาคม ๒๔๘๕ - ๒๐ เมษายน ๒๔๘๖.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๗.๒.๑/๑๔๕. เรื่อง ทหารญี่ปุ่นจับราษฎรไทยไปทรมานโดยพลการ.” ๒๖ กรกฎาคม - ๒ สิงหาคม ๒๔๘๘.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๗.๓.๒/๔๔. เรื่อง ทหารไทยวิวาทกับทหารญี่ปุ่นที่จังหวัดชุมพร.” ๗ กันยายน - ๒๓ ตุลาคม ๒๔๘๗.

_____. “บก.สูงสุด ๒.๗.๗/๑ เรื่อง ญี่ปุ่นยึดระนอง.” ๓๐ กรกฎาคม ๒๔๘๗ - ๑๒ มีนาคม ๒๔๘๘.

_____. “[๑] มท.๓.๑.๔.๑๐/๑๐. เรื่อง กรณีพิพาทระหว่างทหารญี่ปุ่นกับคนไทยที่จังหวัดราชบุรีและจังหวัดกาญจนบุรี.” ๑๙ ธันวาคม ๒๔๘๕ - ๔ กุมภาพันธ์ ๒๔๘๖.

_____. “[๒] สร.๐๒๐๑.๙๘/๓๐. เรื่อง ญี่ปุ่นกว้านซื้อสิ่งของและสินค้าต่างๆ.” ๓๑ กรกฎาคม ๒๔๘๕ - ๓ สิงหาคม ๒๔๘๘.

_____. “[๒] สร.๐๒๐๑.๙๘/๓๖. เรื่อง กองทัพญี่ปุ่นขอซื้อเนื้อโคและเนื้อกระบือ.” ๒๓-๒๔ เมษายน ๒๔๘๖.

_____. “[๒] สร.๐๒๐๑.๙๘/๔๔. เรื่อง ทหารญี่ปุ่นยึดจังหวัดระนอง.” ๑๒ กันยายน - ๓๑ ตุลาคม ๒๔๘๗.

_____. “[๒] สร.๐๒๐๑.๙๘/๔๖. เรื่อง การประสานงานกับพันธมิตรทาง

ภาคใต้.” ๒๖ ตุลาคม ๒๕๔๗ - ๒๕ มกราคม ๒๕๔๘.

สจช. “[๒] สร.๐๒๐๑.๙๘.๖/๒ เรื่อง การกักกันและการค้ากำไรเกินควร.” ๑๕ กันยายน ๒๕๔๒ - ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๑.

_____. “[๒] สร.๐๒๐๑.๙๘.๖/๓. เรื่อง กรรมการควบคุมเครื่องอุปโภคและบริโภคในภาวะคับขัน.” ๒๕ ธันวาคม ๒๕๔๔ - ๑๘ เมษายน ๒๕๔๕.

_____. “[๓] สร.๐๒๐๑.๒๙.๑/๒๔. เรื่อง การซื้อขายและแลกเปลี่ยนสินค้าข้าวกับญี่ปุ่น.” ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๔๒ - ๒๖ สิงหาคม ๒๕๔๖.

_____. “[๓] สร.๐๒๐๑.๒๙.๑/๔๐. เรื่อง การสะสมข้าวสารในจังหวัดภาคใต้หรือการช่วยเหลือข้าราชการและพลเมืองภาคใต้ในเรื่องข้าวแพง.” ๒ มิถุนายน ๒๕๔๖ - ๘ มกราคม ๒๕๔๗.

_____. “[๓] สร.๐๒๐๑.๒๙.๑/๕๐. เรื่อง ทุนหมุนเวียนซื้อข้าวบรรเทาความขาดแคลนจังหวัดต่างๆ.” ๑ กรกฎาคม ๒๕๔๘ - ๒๓ มกราคม ๒๕๔๙.

เอกสารชั้นรอง

หนังสือภาษาไทย

กรมยุทธศึกษาทหาร. กองบัญชาการทหารสูงสุด. ประวัติศาสตร์การสงครามของไทยในสงครามมหาเอเชียบูรพา. กรุงเทพฯ : อมรินทร์พริ้นติ้ง แอนด์ พับลิชชิ่ง, ๒๕๔๐.

แถมสุข นุ่มนนท์. “ไทยกับญี่ปุ่นสมัยสงครามโลกครั้งที่สอง : เมืองมิตรหรือเมืองขึ้น.” ใน การทูตไทยสมัยรัตนโกสินทร์. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, ๒๕๒๘.

นากามูระ, อาเคโตะ. บันทึกผู้บัญชาการกองทัพบกญี่ปุ่นประจำประเทศไทยเกี่ยวกับสงครามโลกครั้งที่ ๒. แปลโดย มูราชิม่า เอจิ และนครินทร์ เมฆไตรรัตน์, กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๓๔.

เพ็ญศรี กาญจนมัย. ญี่ปุ่นสมัยใหม่. กรุงเทพฯ : เนติกุลการพิมพ์, ๒๕๓๘.

โยชิโกะ, โทชิฮารุ. ทางรถไฟสายไทย-พม่าในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา. แปลโดย อาทร พึ่งธรรมสาร และคณะ. กรุงเทพฯ : อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง, ๒๕๓๘.

โยชิโกะ, โทชิฮารุ. รัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงครามและสงครามแปซิฟิก. แปลโดย

อาหาร พิธีกรรมสาร. กรุงเทพฯ : มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, ๒๕๒๘.

สุรางค์ศรี ดันเสียงสม. ญีปุ่น : บนเส้นทางมหาอำนาจทางทหารสู่มหาอำนาจทางเศรษฐกิจ (ทศวรรษที่ ๑๘๖๐-๑๘๙๐). กรุงเทพฯ : สแควร์ปรินซ์' ๙๓, ๒๕๕๓.

วิทยานิพนธ์

ชะโตโกะ, ทซึจิยะ. “ภาพลักษณ์ของยามาดา นางามาดา ในความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับประเทศญี่ปุ่นในคริสต์ศตวรรษที่ ๒๐.” วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๕๐.

นิภาพร รัชตพัฒน์กุล. “ความสัมพันธ์ทางวัฒนธรรมระหว่างไทย-ญี่ปุ่น พ.ศ. ๒๔๗๕-๒๔๘๘.” วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๕๕.

พวงทิพย์ เกียรติสินกุล. “กองทัพญี่ปุ่นกับทางรถไฟสายใต้ของไทย สมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา ระหว่าง พ.ศ. ๒๔๘๔-๒๔๘๘.” วิทยานิพนธ์อักษรศาสตร์ดุฎีบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๕๗.

สมโชค สวัสดิ์รักษ์. “ความสัมพันธ์ทางทหารระหว่างไทยกับญี่ปุ่นในสงครามมหาเอเชียบูรพา พ.ศ. ๒๔๘๔-๒๔๘๘.” วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๕๔.

สมศักดิ์ นิลนพคุณ. “ปัญหาทางเศรษฐกิจของไทยหลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ และการแก้ไขของรัฐบาล ระหว่าง พ.ศ. ๒๔๘๘-๒๔๙๘.” วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๕๗.

บทความในวารสารและหนังสือ

คุชิตะ มาซาโอะ. “เบื้องหลังการเข้าไปอย่างสันติของกองทหารญี่ปุ่นในประเทศไทย :

๑๒๘ พวงทิพย์ เกียรติสกุล

ในช่วงต้นของการประกาศสงคราม (ธันวาคม ๒๔๘๔)." แปลและเรียบเรียงโดย
มูราทิม่า เออิจิ และ สรศักดิ์ งามขจรกุลกิจ. เอกสารวิชาการไทย-ญี่ปุ่นศึกษา
(เมษายน ๒๕๓๒) : ๗๔-๘๑.

ณรงค์ พ่วงพิศ. "ปัญหาเงินเยนพิเศษระหว่างประเทศไทยกับประเทศญี่ปุ่น (พ.ศ. ๒๔๘๔-๒๕๐๕)." วารสารประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ (๒๕๔๑)
: ๖๕-๖๖.

แกมสุข นุ่มนนท์. "เมื่อประเทศไทยเข้าสู่สงครามโลกครั้งที่สอง." วารสารประวัติศาสตร์
๑, ๑ (มกราคม-เมษายน ๒๕๑๙) : ๑๔-๓๓.

ทวี ธีระวงศ์เสรี. "ไทยกับวงศ์ไพบูลย์มหาเอเซียบูรพาในสมัยสงครามโลกครั้งที่ ๒."
เอเซียปริทัศน์ ๑, ๒ (มกราคม-มีนาคม ๒๕๓๓) : ๙๓-๙๔.

นงลักษณ์ ลิ้มศิริ. "บันทึกสุริยะมะกับข้อมูลเรื่องนโยบายของญี่ปุ่นต่อไทย." ใน เอกสาร
ประกอบการประชุมทางวิชาการเรื่อง "หน้าประวัติศาสตร์ไทยจากเอกสาร
ต่างประเทศ," ๑-๒๐. โรงแรมโซฟิเทลราชา ออคิด ขอนแก่น, ๑๒-๑๕ มิถุนายน
๒๕๔๐.

_____. "นโยบายของญี่ปุ่นต่อไทยในสงครามเอเซียแปซิฟิก." ใน เอกสาร
สัมมนาทางวิชาการเรื่อง "อันเนื่องด้วยสงครามสามชื่อ," ๑-๒๑. กองประวัติ
ศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า นครนายก, ๑๘ สิงหาคม ๒๕๔๒.

โยชิโกะ, โทชิฮารุ. "กองทัพญี่ปุ่นในประเทศไทยภายใต้การเป็นพันธมิตรญี่ปุ่น-ไทย."
แปลโดย นิภาพร รัชพัฒน์กุล, เรียบเรียงโดย พวงทิพย์ เกียรติสกุล. วารสาร
อักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ๒๑-๒๒, ๓ (๒๕๔๔-๒๕๔๕) : ๑๙๗-
๒๑๗.

_____. "หน่วยจิ (กองทัพญี่ปุ่นประจำประเทศไทย) กับการจัดซื้อเครื่องอุปโภค
บริโภค (ข้าว) ในประเทศไทย." แปลโดย อาทร พุ่งธรรมสาร. ใน เอกสาร
ประกอบการสัมมนา ทางวิชาการเรื่อง "อันเนื่องด้วยสงครามสามชื่อ," ๑-๘.
กองประวัติศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า นครนายก, ๑๘ สิงหาคม
๒๕๔๒.

เอกสารภาษาต่างประเทศ

ภาษาญี่ปุ่น

เอกสารชั้นต้น

Japan Center for Asian Historical Records [online]. Accessed 14 May 2009.

Available from <http://www.jacar.go.jp>

The Diplomatic Record Office of the Ministry of Foreign Affairs.

B 02030015800 Various policies/Draft of address of Minister Arita before governors conference (Document relating to the policy of Japanese Empire towards Southern regions).

B 02032963900 Collection of summaries of measures and diplomatic policies toward Thailand (draft) (Documents relating to Greater East Asia War/Compilation of major items concerning outbreak of war).

B 0213020000. Report of performance of official duties/Second section of South Seas Bureau (relating to Thailand), (1939)

B 02130201500. Relation between Japan and Thailand (Report of performance of official duties/ Second section of South Seas Bureau, 1940). (1942.01.01–1942.12.31).

National Archives of Japan

A 02030308100. Approving agreement between Japan and Thailand on passing of Japanese troops through territory of Thailand/Deciding on to conclude alliance treaty between Japan and Thailand (1941.12.20).

A 03022679900. Original script signed by the Emperor in 1941 : Treaty No. 20 : Japan–Thailand alliance pact. (1941.12.27).

A 03024748500. *“Thailand Stooping Under Japanese Pressure”* (Various Report and Records/Foreign Propaganda Information). (1941.08.09).

A 03034386700. Approval for a treaty between Japan and Thailand on Japanese army’s pass through a territory of Thailand, conclusion of an alliance pact

between Japan and Thailand. (1941.12.20).

The National Institute for Defense Studies, Defense Agency Army.

C 01000028000. Signing Thai-Japanese Joint Operation Pact. (1942.01.11).

C 01000673500. Thailand-Burma railway construction. (1942.09.01).

C 01000748900. Measures taken towards Thailand consequent to establishment of Ministry of Greater East Asia (1942.09.12).

เอกสารที่ตีพิมพ์แล้ว

Defense Agency, Defense Training Institute, Department of War History (ทบวงการป้องกันประเทศ สถาบันวิจัยป้องกัน แผนกประวัติศาสตร์สงคราม). **Senshi Soshō Biruma Kouryaku Sakusen** (ประวัติศาสตร์สงครามยุทธการโจมตีพม่า). Tokyo : Asakumo Shimbunsha, 1967.

_____. **Senshi Soshō Marei Shinko Sakusen** (ประวัติศาสตร์สงครามยุทธการ รุกมลายู) Tokyo : Asakumo Shimbunsha, 1966.

_____. **Senshi Soshō Shittang Meigo Sakusen-Biruma Sensen no Hokai to Tai Futsuin no Boei** (ประวัติศาสตร์สงครามยุทธการรบติดตัง-การล่มสลายของแนวรบพม่ากับการป้องกันไทย อินโดจีนฝรั่งเศส) Tokyo : Asakumo Shimbunsha, 1969.

Ota, Hirotake. “*Nihon Senryōka no Maraya ni Okeru Tetsudo Unei Jijou*” (สภาพการบริหารจัดการทางรถไฟในมลายูภายใต้การยึดครองของญี่ปุ่น). In **Nihon Senryōka no Eiryō Maraya-Shingaporu** (มลายูและสิงคโปร์ภายใต้การยึดครองของญี่ปุ่น), Edited by Akashi Yoji. Tokyo : Iwanamishoten, 2001.

Sanbo, Honbu, editor. **Sugiyama Memo Jo** (บันทึกสุจิตะมะ เล่มแรก). 2nd ed. Tokyo : Harashobo, 1994.

_____. **Sugiyama Memo Ge** (บันทึกสุจิตะมะ เล่มหลัง). 2nd ed. Tokyo : Harashobo, 1994.

Shimizu, Hajime, editor. “*Nihon Kaigun to “Nanshin” Sono Seisaku to Riron no Shiteki*

วารสารอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ปีที่ ๓๐ (๒๕๕๑) ฉบับที่ ๒ ๑๓๑

Tenkai" (ทหารเรือญี่ปุ่นกับ "นักรบ" แนวคิดนักรบและพัฒนาการทางประวัติศาสตร์ของแนวคิดดังกล่าว). in Ryotaisenkanki Nihon Tounan Ajia Kankei no Shosou (แง่มุมต่างๆ ของความสัมพันธ์ระหว่างญี่ปุ่นกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่สอง). Tokyo : Ajia Keizai Kenkyusyo, 1986.

Yoshikawa, Toshiharu. *Nichi-Tai Doumeika no Tai Doumeika no Tai-Chuutongun* (กองทัพญี่ปุ่นในประเทศไทยภายใต้การเป็นพันธมิตรญี่ปุ่น-ไทย). In *Tounan Ajiashi no Naka no Nihon Senryou* (การยึดครองของญี่ปุ่นในประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้). 2nd ed, Edited by Kurazawa Aiko. Tokyo : Waseda Daigaku Shyuppanbu, 1998.

ภาษาอังกฤษ

Beasley, W.G. *Japanese Imperialism 1894-1945*. New York : Oxford University, 1987.

Kinvig, Clifford. *River Kwai Railway : The Story of the Burma-Siam Railroad*. First Paperback Edition. London : Biddles Ltd, 1998.

Lebra, C. Joyce. *Japanese's Greater East Asia Co-Prosperity Sphere in World War II : Selected Readings and Documents*. Kuala Lumpur : Oxford University, 1975.

Nobutaka, Ike, editor & translator. *Japan's Decision For War : Records of the 1941 Policy Conferences*. California : Standford University, 1967.

Renolds, E. Bruce. *Thailand and Japan's Southern Advance, 1941-1945*. New York : St.Martin's, 1994.

Sato, Shigeru. *War, Nationalism and Peasants : Java under the Japanese Occupation 1942-1945*. Singapore : Chong Moh Offset Printing, 1994.

Yuki, Tanaka. *Comfort Women : Sexual Slavery and Prostitution during World War II and the US Occupation*. Reprinted. New York : Routledge, 2003.