

# ベトナム南北分断以降の南北ベトナム間の移動 および補給ルートについて

—ダン・フォン『5つのホーチミンルート』を中心に—

福田 忠弘

## はじめに

1954年7月のジュネーヴ協定によって、1946年12月以降続けられてきたインドシナ戦争<sup>1</sup>停戦のために北緯17度線に暫定的な軍事境界線が引かれ、北緯17度線以北にベトナム民主共和国軍が、同線以南にフランス軍が集結することになった。同協定では、2年後の56年にベトナム全土で総選挙を行ないベトナムを統一することが規定されていたが、ベトナム国（後のベトナム共和国、以後南ベトナム<sup>2</sup>と略記）及びアメリカは総選挙の実施を拒否し、暫定的な軍事境界線が南北ベトナム間の「国境」と化したことは周知の事実である<sup>3</sup>。その後アメリカは介入を深め、1964年8月に発生したいわゆるトンキン湾事件以降、翌65年にアメリカは海兵隊をダナンに上陸させ、アメリカは本格的にベトナム戦争<sup>4</sup>に関わるようになった。

ベトナムに本格介入したアメリカ軍の主要な目的の一つは、ベトナムおよびラオスを貫くチュオンソン山脈のルートを使って行なわれる補給路（いわゆるホーチミンルート<sup>5</sup>）を破壊することであった。南ベトナムへの物資や人員の輸送という観点から見た場合、ラオスとカンボジアも地理的に非常に重要な位置を占め、両国ともアメリカ軍の軍事的目標になった。1970年3月にはカンボジアで親米の軍人ロン・ノル（Ron Nol）がクーデターを起こし、翌月にはアメリカと南ベトナム軍はカンボジア侵攻作戦を行なった。さらに1971年2月に、アメリカ軍と南ベトナム軍は国道9号線沿いにラオス侵攻作戦（いわゆるラムソン719号作戦）を遂行し、ホーチミンルートの輸送を遮断しようと試みたが失敗に終わった。

ベトナムでも抗米救国戦争に勝利を収めた要因の一つとしてホーチミンルート<sup>6</sup>が評価され、最近でも2007年にベトナム語、英語、フランス語によるホーチミンルートの写真集<sup>7</sup>が発売され、2010年にはベトナム語による『伝説のホーチミンルートの記録』<sup>8</sup>が出版された。こうした資料においてはホーチミンルートが開設された経緯、輸送の実態、その果たした役割などが中心に言及されている。こうした資料や2004年にベトナム国防部が出版した『ベ

<sup>1</sup> ベトナムではインドシナ戦争ではなく、抗仏戦争（*Kháng chiến chống Pháp*）という呼称が用いられているが、本論文ではインドシナ戦争と抗仏戦争を適宜使い分ける。

<sup>2</sup> ベトナム語では、*miền Nam* と表記される。本来、ベトナム南部、ベトナム南方という日本語訳を採用すべきだが、すでに南ベトナムという呼称が一般的になっていると考え、本論文では南ベトナムと表記する。文脈に応じて、単に南と表記することもある。ベトナム北部を表す、*miền Bắc* も同様である。

<sup>3</sup> ジュネーヴ会議における外交交渉、南北分断以降の南北ベトナムの状況については、拙著『ベトナム北緯17度線の断層—南北分断とベトナムにおける革命運動（1954～60）』（成文堂、2006年）を参照のこと。

<sup>4</sup> ベトナムではベトナム戦争ではなく、抗米救国戦争（*Kháng chiến chống Mỹ, cứu quốc*）という呼称が用いられるが、本論文では抗米救国戦争とベトナム戦争を適宜使い分ける。

<sup>5</sup> 人名のホー・チ・ミン（*Hồ Chí Minh*）と区別するために、人名以外のものはホーチミンと表記する。また、ホーチミンルートの英語表記は *Ho Chi Minh trail* である。

<sup>6</sup> ベトナムでは *Đường mòn Hồ Chí Minh*、*Đường Hồ Chí Minh*、*Đường Trường Sơn* と表記されているが、本稿では「はじめに」と「第1節」まではホーチミンルートと表記し、「第2節」以降はチュオンソン山脈ルートと記す。その理由については、本文の「第1節」の用語の定義のところでも説明する。

<sup>7</sup> *Đường Hồ Chí Minh*（Nhà Xuất Bản (NXB) Chính Trị Quốc Gia, 2007）。

<sup>8</sup> *Hồ Sơ Đường Mòn Hồ Chí Minh*（NXB Lao Động, 2010）。これまでに出版された書籍から、ホーチミンルートに関する記述を抜粋して編集されたものである。

トナム軍事百科事典』では、ホーチミンルート上を北から南へ、そして南から北へ約2百万人の人々が移動したと紹介されている<sup>9</sup>。ここで注意しておかなければいけないのは、単に北から南へのヒトの移動のみに注目されているだけではなく、南から北へのヒトの流れもカウントされていることである。日本人研究者の今井昭夫も、南から北へのヒトの移動に注目する必要性を喚起すると同時に、研修を受けるために南から北へ移動した民間人幹部にも焦点をあてて研究を行っている<sup>10</sup>。

しかしベトナム戦争期間中の北緯17度線を越えたヒトの移動や、武器、弾薬、燃料を含むモノの輸送、カネの支援を考えた場合、ホーチミンルート上におけるヒト、モノ、カネの流れのみに注目しては十分とは言えない。ベトナム人研究者の故ダン・フォン（Đặng Phong）は、2008年に『5つのホーチミンルート』<sup>11</sup>を上梓した。ダン・フォンは、抗米救国戦争中に南ベトナムでの戦闘を遂行するためのヒト、モノ、カネの流れを解明するためには、ホーチミンルートの他に、海上ルート、中国国境から南ベトナムへと続くパイプライン、第三国を経由する移動ルート、さらにヨーロッパや香港の金融機関を使った南ベトナムへの送金網の全体を捉える必要性を提示し、それらの全体を「5つのホーチミンルート」と表現した。南ベトナムへのヒト、モノ、カネの流れのルートを5つに分類することの可否はこれから議論されて行くことになると思うが、抗米救国戦争中の南北ベトナム間の移動および補給ルート（北緯17度線を越えた流れと、世界からの流れ）をトータルに捉えるダン・フォンの研究は極めて重要なものである。ダン・フォンがその著書で言及しているように、抗米救国戦争中ホーチミンルートで任務にあたっていた人々は海上輸送ルートについては何も知らず、海上輸送ルートで業務を担当していた者は世界の金融機関を使った送金ルートについての情報はもっていない。それぞれのルートは別々に語られるのみであった。しかしそうしたルートに個別に焦点を当てていても、南北ベトナム間の移動および輸送の全体像が明らかになることはない。こうした個別ルートの総体を捉えようと試みたのが、ダン・フォンの著作の白眉であり、評価されるべき点である。

そこで本研究ノートでは、ダン・フォンの分析枠組みに依拠しながら、ベトナム南北分断以降にどのような南北ベトナム間の移動および補給ルートがあったのかに焦点をあてる。ここでいう南北ベトナム間の移動および補給ルートというのは、抗米救国戦争中にアメリカと南ベトナムに勝利し、国土を統一するために行なわれた、北から南、南から北、第三国経由のものすべてを含むヒト、モノ、カネの流れについてである。ここで断っておかなければならないのは、抗米救国戦争が長期間にわたる大規模な紛争であったため、本稿において南北ベトナム間の移動および補給ルートの全貌を明らかにすることは不可能であるという点である。本論の目的は、ダン・フォンの視角を共有したうえで、今後の南北ベトナム間の移動および補給ルートの研究についてのいくつかの問題提起をすると同時に、ダン・フォンが指摘している「5つのホーチミンルート」を紹介し、またその著作で取り上げられていないいくつかの事例を紹介することである。

<sup>9</sup> Bộ Quốc Phòng Trung Tâm Từ điển Bách Khoa Quân Sự, *Từ điển Bách Khoa Quân Sự Việt Nam* (NXB Quân Đội Nhân Dân, 2004), p. 404; *Đường Hồ Chí Minh*, p. 13.

<sup>10</sup> 今井昭夫「ベトナム戦争中における南部赴任幹部についての考察—ベトナム第3国家文書館「B赴任幹部書類」検索リストを用いて」『東京外国語大学論集』（第82号、2011年）。

<sup>11</sup> Đặng Phong, *5 đường mòn Hồ Chí Minh* (NXB Tri Thức, 2008).

## 1 狭義のホーチミンルートと広義の「ホーチミンルート」

最初に、本稿で使用する言葉の定義を行なっておきたい。前述した『ベトナム軍事百科事典』には、ホー・チ・ミンの名前を冠したルートの見出し語は2つしか存在していない。一つは、これまでに言及してきたチュオンソン山脈内を通るホーチミンルート (Đường mòn Hồ Chí Minh) であり、もう一つは南シナ海上を船船で移動する海上のホーチミンルート (Đường Hồ Chí Minh trên biển) である<sup>12</sup>。しかしダン・フォンは、『5つのホーチミンルート』において上記の二つのルート以外にも、(1) 最終的には中越国境から南ベトナムへとつながられたガソリンのパイプライン、(2) 空路および海路を使用した第三国経由の移動ルート、(3) 全世界の金融機関からの送金網、を含めて「5つのホーチミンルート」と表現している。

従来の研究ではホーチミンルートと言え、チュオンソン山脈内を通るルートを意味してきた。しかし、抗米救国戦争中にアメリカと南ベトナムに対する戦闘を行なうために構築された南北ベトナム間のヒト、モノ、カネの移動および補給ルートの一つのシステムとして捉えた場合、ホーチミンルートはあくまでも一つの部分を構成するにすぎない。ダン・フォンの「5つのホーチミンルート」という言葉には、南北ベトナム間のヒト、モノ、カネの移動ルートについてのシステム全体を、広義の「ホーチミンルート」と定義する意図が含まれている。しかしこうした広義の「ホーチミンルート」という用語を用いることは、恐らく賛否両論があるであろうし、狭義のホーチミンルートと混同する恐れがある。さらにダン・フォンは「5つのホーチミンルート」と、当時の南北ベトナム間のヒト、モノ、カネの移動ルートを5つに分類しているが、この分類についても今後議論の俎上にあげられることになる可能性がある。そこで、本稿では広義の「ホーチミンルート」という用語は使用しない。広義の「ホーチミンルート」を本論では、「南北ベトナム間のヒト、モノ、カネの移動および補給ルート」という表現で表している。この表現には第三国経由のヒト、モノ、カネの移動、および第三国で調達されたヒト、モノ、カネの移動も含めている。また本稿ではこれ以降、用語の混乱を避けるために狭義のホーチミンルートという言葉も用いずに、狭義のホーチミンルートについてはチュオンソン山脈ルートという用語を用いる<sup>13</sup>。

## 2 ジュネーヴ会議から15号決議までの期間 (1954～58年)

1954年のジュネーヴ会議によってベトナムが南北に分断されてから、チュオンソン山脈ルートの整備が正式に決定されたのは1959年1月以来数回開催されたベトナム労働党第15回中央委員会議で決定された15号決議以降である。15号決議は南ベトナムにおける活動方針として、南ベトナム政府の憲法と法律の枠内で政治的方法によって闘争を行うのではなく、南ベトナム政府自体を革命によって転覆することを目的に掲げ、その手段についても軍事的な要素をより多く取り入れることが決定されていた。

では、ジュネーヴ会議から15号決議までの期間は南北ベトナム間の移動ができなかったかというところではない。ダン・フォンの『5つのホーチミンルート』でもこの期間の南北ベトナム間の移動ルートについてはほとんど言及されていないが、この時期にも南北ベ

<sup>12</sup> ホーチミンルートの見出し語については Bộ Quốc Phòng Trung Tâm Từ điển Bách Khoa Quân Sự, *op. cit.*, p. 404 を、「海上のホーチミンルート」の見出し語については *ibid.*, p.402 を参照のこと。

<sup>13</sup> 注6も参照のこと。

ナム間の移動ルートは確保されていた。ジュネーヴ会議から15号決議までの間は、大きく分けて二つの時期に分類することができる。第一の時期は、ジュネーヴ協定によるフランスとの停戦実施のために、北緯17度線を暫定的な軍事境界線としてフランス軍およびベトナム国軍を北緯17度線以南に移動させ、ベトナム民主共和国軍（ベトミン軍）を北緯17度線以北に集結させた時期である。ジュネーヴ協定では、停戦実施日が北部では1954年7月27日、中部が8月1日、南部が8月11日と規定され、それぞれの軍隊は300日以内に軍の集結を完了させなければならなかった。この集結期間に、北から南へは多くのカトリック教徒が移動した<sup>14</sup>。同時に、南ベトナムで戦闘に従事していたベトミン軍は北ベトナムへと集結した。

第二の時期は、上記の集結完了期限が過ぎた1955年6月以降の時期である。ジュネーヴ協定では、55年7月から南北ベトナム統一のための総選挙について協議を行なうことが規定されていたが、ベトナム国はこれを拒否した。同年10月にはゴー・ディン・ジェム（Ngô Đình Diệm）がバオ・ダイ（Bảo Đại）を引退させ、国名をベトナム国からベトナム共和国に変更し自らは大統領に就任した。ゴー・ディン・ジェムは南ベトナムにおける解放勢力への弾圧を強化し、南ベトナムに残った解放勢力が抵抗を強めていった時期である<sup>15</sup>。この時期はまだチュオンソン山脈ルートは整備されていなかったが、南北ベトナム間の移動ルートは存在していた。ベトナム南北分断以降、南ベトナムで解放勢力の指導にあっていたのが後に最高指導者になったレ・ズアン（Lê Duẩn）である。当時のベトナム労働党中央の方針は、南ベトナム政府の存在を認め、南ベトナム政府の憲法と法律の枠内で南北ベトナム統一のための交渉を行なっていくというものだったが、南ベトナムにおける弾圧が激化していくなか、現場で指揮をとっていたレ・ズアンは、1956年8月頃に南ベトナム政府を革命によって倒すという路線を提示した「南ベトナム革命路線」（Đường lối cách mạng miền Nam）<sup>16</sup>という文書を完成させた。同年12月から翌年1月にかけてレ・ズアンは、当時の南ベトナムで革命の指導を行っていた南部委員会（Xứ uỷ Nam Bộ）の第二回会議をカンボジアの首都プノンペンにて招集した。この会議に南ベトナムで活動を行っていた他の南部委員会の幹部も参加していたことから、南ベトナムとカンボジア間に移動ルートがあったことが推測できる。

さらに1957年5月、レ・ズアンはベトナム労働党中央より北ベトナムへの帰還命令を受けた。この時にレ・ズアンが使用した南北ベトナム間の移動ルートは、すでに明らかになっている<sup>17</sup>。ホーチミン市にある南ベトナム女性博物館にレ・ズアンが使用した飛行機のチケットが残されていて、このチケットをみるとレ・ズアンは黎光という偽名を使用して中国人になりすまし、中国のパスポートを使用してサイゴンから中国の南寧を経由して6月4日にハノイに入ったことが分かる。この時に、リー・ゴック・フォン（Lý Ngọc Phương）と

<sup>14</sup> ベトナム北部のブイチュー（Bùi Chu）とファットジエム（Phát Diệm）は、カトリック教徒の多い土地であった。これらのカトリック教徒の多くが南へと移住した。この際に移動したカトリック教徒は、北緯17度線以北にいたカトリック教徒の96.5%を占めていたと、チュオン・チン（Trương Chinh）が1955年8月に行なわれた第8回中央委員会議で報告した。“Báo cáo của đồng chí Trương Chinh tại hội nghị trung ương lần thứ Tám”, Đảng Cộng Sản Việt Nam, Văn Kiện Đảng Toàn Tập, tập 16, 1955 (NXB Chính Trị Quốc Gia, 2002), p. 478.

<sup>15</sup> この時期の南ベトナムにおける解放勢力の抵抗については、前掲拙著、特に第3章を参照のこと。

<sup>16</sup> 「南ベトナム革命路線」の全文は、“Đường lối cách mạng miền Nam, tháng năm 1956”, Đảng Cộng Sản Việt Nam, Văn Kiện Đảng Toàn Tập, tập 17, 1956 (NXB Chính Trị Quốc Gia, 2002), pp. 783-825 を参照のこと。南ベトナムにおける「南ベトナム革命路線」の影響等については、拙稿「南ベトナムにおける革命路線の萌芽 - 「南ベトナム革命路線」の検討を中心に」『アジア研究』(Vol. 51, No. 4, 2005年10月)で言及している。

<sup>17</sup> この時のレ・ズアンの移動については、前掲拙著、164-165頁を参照のこと。

いう女性が付き添った。レ・ズアンが北に戻った後に、南部委員会の二人の幹部がそれぞれ北ベトナムに移動し、「南ベトナム革命路線」をベトナム労働党中央の正式な路線として取り入れてもらうための陳情を行ったが、この時ファン・ヴァン・ダン (Phan Văn Đăng) はカンボジアから香港、中国を経由してハノイへ、ファム・ヴァン・ソー (Phạm Văn Xô) はバンコク、中国の山東省を経由してハノイに到着している<sup>18</sup>。この時期の南北ベトナム間の移動は、カンボジアと中国の役割が重要であったと言える。

1959年の15号決議が出される以前は、北ベトナムではチュオンソン山脈ルートの建設には着工していないが、この時期南ベトナムでは将来のチュオンソン山脈ルートに接続するルート建設が進められていた。南ベトナム政府の弾圧が激化していくなか、南ベトナムの解放勢力はプノンペンで承認されたレ・ズアンの「南ベトナム革命路線」に示された革命路線をもとに、独自の武装勢力の建設を進めていった。1958年7月に南部委員会は、グエン・トゥック (Nguyễn Thuộc)、ファム・ヴァン・トゥアン (Phạm Văn Thuận)、グエン・ヴァン・タム (Nguyễn Văn Tâm) に対して、それぞれが率いる3部隊に南ベトナムの東南部から中部および中央高原南部へのルート建設を命じた<sup>19</sup>。58年の段階で、南の解放勢力主導で後のチュオンソン山脈ルートと接続し、南北ベトナム間の移動ルートの確保が目指され、ベトナム労働党中央の方針に先行していた点に注目すべきであろう<sup>20</sup>。

<sup>18</sup> Học Viện Chính Trị Quốc Gia Hồ Chí Minh Viện Lịch Sử Đảng, *Lịch Sử Biên Niên-Xứ Ủy Nam Bộ và Trung Ương Cục Miền Nam 1954-1975* (NXB Chính Trị Quốc Gia, 2002), p. 140.

<sup>19</sup> Bộ Quốc Phòng Quân Khu 7, *Lịch sử Bộ Chỉ Huy Miền (1961-1976)* (NXB Chính Trị Quốc Gia, 2004), p. 57.

<sup>20</sup> 抗米救国戦争中の北ベトナムのベトナム労働党中央と南ベトナムで活動していた諸機関（例えば南部委員会や各省の組織）との関係を考察する場合、依拠する資料には注意が必要である。ベトナム労働党中央の指導に主要な焦点があてられ、最初に党中央の指導が出され、その指導に基づいて現場が活動したという枠組みが強調されることが多いからである。そのために、党中央の指導に先行する現場の動きは意識的に取り上げられず無視されるか、改ざんされることが多々ある。同時に、こうした改ざんの現状などを検討していくと、現在のベトナム共産党が描いている「公式な抗米救国戦争史観」を考察することができる。その最たるものは、かつて南ベトナム解放軍司令を務め、1975年4月30日のサイゴン陥落に貢献したチャン・ヴァン・チャー (Trần Văn Trà) の著作に対する改ざんである。チャン・ヴァン・チャーは、1982年『鋼鉄のB戦区の歩み・第5巻・30年戦争の終結』(Trần Văn Trà, *Những Chặng Đường Lịch Sử của B Thành Đông, tập 5, Kết Thúc Cuộc Chiến Tranh 30 Năm* (NXB Văn Nghệ Thành Phố Hồ Chí Minh, 1982)) という回想録を出版した。チャン・ヴァン・チャーはその著作で、ベトナム労働党中央の正しさのみを強調するのではなく、南ベトナム各地で活動していた地方組織の役割も見直すべきだと主張し、ベトナム国内でも注目を集めた。さらにサイゴン陥落は当初予定していたというよりは、偶発的な要素が大きく作用したとも記述していた。しかし、発売から2週間でベトナム共産党によって発禁処分されたのである。しかし2005年になって、発禁本を含む、チャン・ヴァン・チャーが生前に執筆した原稿が、選集『30年戦争の終結』(Trần Văn Trà, *Kết Thúc Cuộc Chiến Tranh 30 Năm* (NXB Quân Đội Nhân Dân, 2005)) という形で再出版され、ベトナムの書店に並べられることになった。表紙には南ベトナム解放民族戦線の旗も印刷されていた。再出版された選集には発禁処分された上述の回想録も含まれていたが、内容が一部改ざん、削除、変更された。チャン・ヴァン・チャーの発禁本と再発行本の内容分析については、拙稿「ベトナム共産党による戦史評価の変化—チャン・ヴァン・チャー著作再発行の意義」『社会学論集』(第8号、2006年9月)を参照のこと。発禁本においてサイゴン陥落が偶発的な要素に大きく左右されたと書かれていた箇所が、再発行本では党中央の指導のもとに計画的に行なわれた作戦だったと改ざんされている。

また最近、当時の南ベトナムで活動していた南部委員会や南部中央局 (Trung Ương Cục Miền Nam) についての書籍が多数出版されるようになった。しかしやはり15号決議以前の党中央と現場の関係については注意すべき点が多い。1954年から75年までの南部委員会と南部中央局の活動についての1,200頁にわたる書籍 (Học Viện Chính Trị Quốc Gia Hồ Chí Minh, Viện Lịch Sử Đảng, *Lịch Sử Biên Niên - Xứ ủy Nam Bộ và Trung ương cục Miền Nam 1954-1975* (NXB Chính Trị Quốc Gia, 2002)) が2002年に出版された。その後この書籍に254頁が追加され、総頁数が1,454頁にも及ぶ増補改訂版 (Học Viện Chính Trị Quốc Gia Hồ Chí Minh, Viện Lịch Sử Đảng, *Lịch Sử Biên Niên - Xứ ủy Nam Bộ và Trung ương cục Miền Nam 1954-1975* (NXB Chính Trị Quốc Gia, 2008)) が2008年に上梓された。頁数が増加されたからといって、単純に公開された資料が増えたという訳ではない。この二つの書籍の内容分析を行なうと、2002年の初版本から削除された9つの文書が多いのである。特に1955年に関しては、初版本では28の文書が公開されていたが、2008年の増補改訂版ではそのうち9つの文書の全文が削除され、新たに5つの文書が追加され、文書数が24になっている。削除された9つの文書は、現在の「抗米救国史観」からは不適切と判断された可能性がある。この点については、拙稿「ベトナム南部委員会 (1954～61年) についての資料公開とその問題点」『研究年報』(鹿児島県立短期大学地域研究所) (第41号、2009年)にまとめた。こうした比較を行なうことによって現在のベトナム共産党の「抗米救国戦争史観」を明らかにすることができるが、当時のベトナム労働党中央の指導と南ベトナムで活動していた諸機関の関係については複数の資料にあたる必要がある。

### 3 ダン・フォンの『5つのホーチミンルート』

本節では、ダン・フォンの『5つのホーチミンルート』の中で言及されている、抗米救国戦争中の南北ベトナム間の移動および補給ルート5つについて紹介する。使用するのには2008年に出版された書籍<sup>21</sup>である。ダン・フォンは、1939年ハタイ省生まれの経済史家である。1960年にハノイ国家大学歴史学科 (Khoa Lịch Sử, Đại Học Hà Nội)、1964年に国民経済大学計画学科 (Khoa Kế Hoạch, Đại Học Kinh Tế Quốc Dân) を卒業し、ベトナム経済院 (Viện Kinh Tế Việt Nam) やハノイ経営工業大学 (Đại Học Kinh Doanh và Công Nghệ Hà Nội) で勤務し、1983年から1995年まで雑誌『市場と物価』(Tập Chí Thị Trường và Giá Cả) の副編集長を務めた。パリ第7大学やケンブリッジ大学をはじめ、多くの客員教授も務めたが、2010年8月に他界している。

ダン・フォンの『5つのホーチミンルート』は全355頁で、「はじめに」を除く全5章から構成されていて、第1章は「チュオンソン山脈ルート」(Đường Trường Sơn)、第2章は「パイプライン」(Đường ống xăng dầu)、第3章は「海上ルート<sup>22</sup>」(Đường Hồ Chí Minh trên biển)、第4章は「第三国経由ルート<sup>23</sup>」(Vận chuyển quá cảnh)、第5章は「送金網<sup>24</sup>」(Bình chủng tiền và những con đường chuyển ngân) である。以下、ダン・フォンが指摘する5つのルートについて言及していく。本来であればダン・フォンの記述について検討を加えるべきであるが、本研究ノートではその内容の紹介にとどめることを予め断っておきたい。

#### (1) チュオンソン山脈ルート<sup>25</sup>

南ベトナムでの軍事行動強化を決定した15号決議が出された後、1959年5月19日にチュオンソン山脈ルートを通して南ベトナムへの輸送を行なう559部隊 (Đoàn 559) が設立され、初代指揮官にヴォー・バーム (Võ Bẩm) が任命された。使用された装備は、北ベトナムの部隊が活動していることが判明しないように、抗仏戦争時代にフランス軍が使用していた

<sup>21</sup> 注11参照。

<sup>22</sup> 直訳すれば「海上のホーチミンルート」という訳語をあてるべきであるが、第1節でも言及したようにそれぞれのルートをはっきりと区別するために、本稿では「海上ルート」という訳語を用いる。

<sup>23</sup> 直訳すると「国境を越えた輸送」となる。2011年に出版された川本邦衛編『詳解ベトナム語辞典』(大修館書店、2011年) 1,293頁に掲載されている quá cảnh の見出し語の訳としては、「1. 国境を通過する。2. 通過査証」があげられている。越越辞典 (Ngôn Ngữ Học Việt Nam, Từ Điển Tiếng Việt (NXB Thanh Niên, 2000), p. 753) の quá cảnh の見出し語では、「関係国間で締結された協定に基づいて、相手国に到着する前に一カ国もしくは複数国を経由してモノやヒトを輸送すること」(vận chuyển hàng hóa, hành khách qua một hay nhiều nước để tới nước khác, trên cơ sở hiệp định đã ký giữa các nước hữu quan) と、目的地につく前に第三国を経由するというニュアンスを強調している。そのため本稿においては、「第三国経由ルート」という訳語を採用した。

<sup>24</sup> binh chủng は軍隊の兵種 (例えば陸軍、海軍など) を表し、tiền はカネ、資金、現金などを表す。カネや資金による兵種と言うのは存在しないが、カネや資金がなければ様々な活動を維持できない。そうした暗喩もこめられているので、bình chủng tiền の直訳はカネ軍となるが、直訳のままでは日本語としては不適切である。những con đường chuyển ngân は、複数の送金ルートという意味である。本文の内容は、ヨーロッパや香港にある金融機関から南ベトナムの金融機関に送金し、南ベトナムでの活動に使用したということが主な内容になっているため、ここでは「送金網」という訳語をあてた。

<sup>25</sup> チュオンソン山脈ルートについては「はじめに」でも言及した写真集や、多言語語の資料を含む多くの書籍が出版されているが、ベトナム語の代表的なものとして、Quân Đội Nhân Dân Việt Nam, Bộ Tư Lệnh Binh Đoàn 12 - Viện Lịch Sử Quân Sự Việt Nam, Đường Hồ Chí Minh Một Sáng Tạo Chiến Lược của Đảng (NXB Quân Đội Nhân Dân, 1999)、本稿でも言及する559部隊については Lịch Sử Đoàn 559 Bộ Đội Trường Sơn Đường Hồ Chí Minh (NXB Quân Đội Nhân Dân, 1999) なども参照のこと。最近では、チュオンソン山脈ルートについての一問一答集、Nguyễn Việt Phương, Trường Sơn Đường Hồ Chí Minh huyền thoại, tập I và tập II (NXB Trẻ, 2004) なども出版されている。また、日本語に翻訳されたものとしては、Le Cao Dai, The Central Highlands: A North Vietnamese Journal of Life on the Ho Chi Minh Trail, 1965-1973 (The Gioi Publishers, Hanoi, 2004) [邦訳は、レ・カオ・ダイ (古川久雄訳) 『ホーチミン・ルート従軍記—ある医師のベトナム戦争1965-1973』(岩波書店、2009年)] や Đặng Thùy Trâm, Nhật Ký Đặng Thùy Trâm (NXB Hội Nhà Văn, 2005) [邦訳はダン・トゥイ・チャム (高橋和泉訳) 『トゥイーの日記』(経済界、2008年)] を参照のこと。

ものが準備され、ソ連や中国製の武器は使用しないなど入念な準備がなされた（47頁<sup>26</sup>）。

1959年7月までには北ベトナムからベトナム中部の第5区までチュオンソン山脈ルートの一部が開設され、9つの中継所が整備された。9つの中継所のうち5つは国道9号線（ラオスから海へ抜ける重要な幹線道路）の北に、1つは9号線沿いに、残りの3つは9号線の南に設けられた。同月20日に初めての輸送が行なわれ、武器や弾薬、薬、信書などの補給が行なわれた。同年8月13日から12月31日までに、1,667丁の歩兵銃、712丁の自動小銃、72丁の軽機関銃、250,000発の各種弾薬、180キロの TNT 爆弾、そして542名の人員を南ベトナムへ送った（56-57頁）。

1960年の同時蜂起以後、南ベトナムへの支援はより重要になり、それまでのチュオンソン山脈の東側を通るルート以外にも新たなルートの開拓が検討され、翌年5月にチュオンソン山脈の西側、つまりラオス国内を通過するルートも開通した。このルートを使用して、1962年中に961トンの武器、7,800トンの食料が南へ運ばれ、1万人の幹部が南北ベトナム間の往来をした。同様にこのルートは負傷兵を後送するのにも使用された（58頁）。

1965年のアメリカ軍の直接介入に伴い、559部隊は軍区と同じ扱いになり、輸送交通部長（Bộ Trưởng Bộ Giao Thông Vận Tải）だったファン・チョン・トゥエ（Phan Trọng Tuệ）少将が司令と政治委員を兼務し、ヴォー・バームは副司令となった。この時期までには、チュオンソン山脈ルートは雨期でも輸送できる態勢が整えられ、S1、S2、S3と呼ばれる3つのルートが確保された。この時期までに559部隊は31,762名の人員（うち27,462名の軍人、4,500名の青年突撃隊と民工）を抱え、2,972台（うち2,100台の輸送車両、872台の戦闘車両）の車両、190門の対空砲、138台の工事車両、34台の爆弾探知機を所有した（64-65頁）。

1968年から72年で559部隊の規模は2倍以上になり、68,726人（58,726名の軍人、10,000名の青年突撃隊と民工）、6,490台（うち4,100台の輸送車両、2,390台の戦闘車両）、419門の高射砲を含む842門の対空砲、461台の工事車両、98台の爆弾探知機を所持した（65頁）。

パリ協定調印以後は、559部隊の規模はさらに2倍以上に拡大された。一番人員が多かった時期で145,200人（100,495名の兵士、44,295名の青年突撃隊と民工）、15,939台（8,218台の輸送車両、7,721台の戦闘車両）、1,085門の対空砲、1,010台の工事車両、72台の爆弾探知機を所有した（65-66頁）。

1975年4月30日までに、チュオンソン山脈ルートは16,700キロの長さになり、1,500,000人のヒトが往来した（119頁）。

## （2）パイプライン

1968年以降、南ベトナムでの戦闘における燃料の需要は増加していったが、燃料の供給は車両による輸送に頼っていた。時には樹脂の袋に燃料を詰め、兵士が担いで輸送するといった方法も取られていた。しかしこうした方法では、当然のことながら安定供給は不可能であった。そうしたなか、実際にパイプラインによる燃料輸送を考えついたのは、大将のヴォー・グエン・ザップ（Võ Nguyên Giáp）であった。ヴォー・グエン・ザップが旧ソ連を訪問した際に、直径10センチの100キロのパイプライン2セットの援助を得た。帰国後、現場の将官たちとパイプライン敷設について検討したが、激しい戦闘が続くなか通常のパ

<sup>26</sup> 本文の丸括弧内の数字は、その段落で参照したダン・フォンの著作の頁数を表している。

イプラインを敷設することには極めて多くの困難が伴うため、ほとんどの将官が反応を示さなかった。しかし、ディン・ドゥック・ティエン（Đinh Đức Thiện）中将がパイプラインによる燃料輸送方法の研究に名乗りをあげ、戦場における実際の運用について研究することになった（132-134頁）。

一方、実際の戦場でも、兵站部隊においてガソリン輸送の実験が行なわれていた。その方法とは、竹の節をくりぬいてつなぎ合わせガソリンを流すというものだった。しかし短い距離でガソリンを送ることは可能だったが、長距離になると竹では圧力に耐えきれず壊れ、試行錯誤が繰り返されていた。クアンビン省に戻った上述のディン・ドゥック・ティエンがこの報告を聞き、現場での竹による実験を実際のパイプライン敷設に応用することになった（135頁）。

1968年4月12日、兵站総局（Tổng cục Hậu cần）は、01灌漑工事部隊（Công trường thủy lợi）を設立した。同部隊は4月29日のゲアン省への転任の際に18作業部隊（Công trường 18）と名付けられ、マイ・チョン・フック（Mai Trọng Phước）大佐が指揮を取った。同年8月10日、ゲアン省ナムダン県ナムタイン村（xã Nam Thanh, huyện Nam Đàn）のN1燃料庫からハーティン省カンロック県ガーロック（Nga Lộc, huyện Can Lộc）のN2燃料庫間の42キロの最初のパイプラインが完成した（136頁、138-139頁）。その後、N1地点から北へ向かってパイプラインの敷設が開始され、1972年6月1日には中国との国境ランソンに通じた。N2地点からは、南に向かってチュオンソン山脈の西と東の二つのルートが建設された。同ルートは1972年までに700キロに拡大され、12,800m<sup>3</sup>の燃料が送られた。1973年のパリ会談以降も、南ベトナムでの総攻撃のためにパイプラインの敷設が積極的に行なわれた（134-140頁）。

1968年から1975年4月のサイゴン陥落までの7年間に、ソ連、中国をはじめとする旧東側諸国からの援助を受けて、北は中越国境から南はビンフック省のブーザーマップ（Bù Già Mập）までその距離は5,000キロにも及び、その途上には114の給油所、100の備蓄所が存在し、5,500,000m<sup>3</sup>の燃料が南ベトナムの戦場へと送られた（145頁）。

### （3）海上ルート

抗仏戦争中にも船舶による補給が行なわれ、ベトナム北部、中部から南部へ、またタイからベトナム南部への補給が行なわれていた。抗米救国戦争期にも、15号決議以降の1959年7月に兵站総局が補給のための海上ルート開設の命令を下した。59年7月に設立されたため759部隊（Đoàn 759）と呼ばれる。この部隊は当初603大隊（Tiểu Đoàn 603）に属し、活動も小規模なものだった（151頁）。

1961年10月23日に国防部は97/QĐ令を出し、国防部直属の759部隊に改組し、ドアン・ホン・フック中佐（Đoàn Hồng Phước）を団長に、ポー・フイ・フック（Võ Huy Phúc）を政治委員に任命した。設立時の幹部38名中、20名がジュネーヴ協定以降南ベトナムから北へ集結してきた兵士だった。1963年8月、759部隊は海軍へと兵種が変更された。1964年1月29日に部隊名も変更となり、海軍司令および政治委員直属の海軍第125旅団（Lữ Đoàn 125、以下125部隊と表記する）へと再編され、駐屯地もハノイ市内からハイフォンへと移された（152頁）。

1960年1月27日、この年のテト（旧正月）にあわせて、最初の輸送船が5トンの武器弾薬、500キロの布、400キロの雨具、薬品を積んでクアンナム省へ向けて出発したが、敵に発見

され失敗に終わった(152-154頁)。

1961年になると南ベトナムのベンチェ、カーマウ、チャービン、バージアなどの各省からの船が北ベトナムに到着するようになった。ホー・チ・ミン、レ・ズアン、チャン・ヴァン・チャーなどが直接船員に会い、南ベトナム情勢の報告を受けたり海上の様子などを聞き取ったりした。その後、南ベトナムへの海上ルート開設のために、3つの案が検討された。

(1) 南ベトナムのフーコック島などの島に物資を運び、そこで一度保管し、そこから物資を戦場に輸送する案、(2) 南ベトナムにある河川の河口まで物資を運び、海中に沈め、後に現地の漁船が引き上げる案、(3) 南ベトナムの最南端カーマウに直接物資を運びこむ案、が検討されたが、結局第三案が採用されることになった。1962年10月16日に、6艘の船が初めてカーマウに物資を届けることに成功した。その後、1963年3月24日にチャービン省へ、6月28日にベンチェ省に、10月3日にバージア省に輸送船が物資を輸送し、4つのルートが開通した(154-165頁)。

その後も海上ルートを使って南ベトナムへの輸送が行われたが、1965年にヴンゾー事件(Vũ Vũng Ro)が起きて事態は急変した。ヴンゾーとは、フーイエンとニャチャンの境界に位置する天然の良港であり、船舶第41号がここへの物資輸送を担当していた。同船は1964年12月5日に約43トンの武器弾薬、同31日にも約46トンの武器弾薬、翌年2月9日には約46トンの武器を輸送した。125部隊はこうした輸送状況およびにこの地域における軍事的優位性を考慮した結果、船舶第41号よりも大型の船舶第143号を用いて、1965年のテトに合わせて通常よりも多い63トンの武器輸送を試みた。同年2月15日の夜に船舶第143号船はヴンゾーに入港したが、物資が多かったために夜間のうちに積み降ろし作業を終えることができず、翌日の午前10時に偵察を行っていたアメリカ軍機に発見されてしまった。戦闘が発生し、船舶第143号を自爆させたが破壊できず、船隊が2つに割れただけだった。同船はその後引き上げられ、サイゴン港に運ばれ一般に公開された。北ベトナムからの大規模な補給の実態の証拠とされ、事態は新しい展開を見せた。アメリカ軍による「デザート哨戒作戦(DESOTO patrols)」の強化、アメリカ軍海兵隊のダナン上陸への口実を与えることになった(204-206頁)。

ヴンゾー事件後、125部隊では輸送方法についての研究が行われた。「天文航海術」(phương pháp hàng hải thiên văn)という伝統的航法を用いて位置を把握する研修が行われると同時に、15トンから最大でも30トンの小型の高速艇が新たに設計された。ルートについても直接北ベトナムから南ベトナムへ向かうのではなく、一度中国の領海、もしくはシンガポール、タイまで行ってから南ベトナムに向かうルートが検討された。こうした研究を経て、ヴンゾー事件から8ヶ月後の1965年10月15日に、船舶第42号船は61.6トンの武器を積み、バックリウ省ザックキエン(Rạch Kiến)港に入港した。その後、カーマウ省、バックリウ省への輸送にも成功した(207-208頁)。

1968年のテト攻勢のあと、125部隊は「間接輸送」(vận chuyển gián tiếp)という輸送方式を開始した。パリ会談開始に伴う北爆停止により、北緯17度線以北の航海は自由に安全に行うことができるようになったが、逆に南ベトナムの沿岸警備が厳しくなった。そこで125部隊は、VT5計画(Kế hoạch VT. 5)を実施した。同計画は、クアンビン省のザン川(sông Gianh)の河口を遡って、チュオンソン山脈ルートを使って輸送を行っていた559部隊の中継地点まで物資を運び、そこから559部隊がチュオンソン山脈ルートを使って物資を南へ

運ぶというプランであった。1968年11月3日から翌年1月29日までのVT5計画の第一段階で、合計364便の船便で21,737トンの武器を運んだ。この結果は当初の計画の217.5%にも及んだ。さらに、同年2月からは第二段階が開始され10,889トンの武器が輸送された（221-223頁）。

1969年後半以降、125部隊は再度南ベトナムへの直接輸送方式の検討を開始した。テト攻勢後は沿岸警備が厳しくなっていた。そこで125部隊は船舶第42号船に積み荷をのせないまま試験航行をさせた。同船は中国方面に向けて出発し、途中から南へ進路を変更し、南沙諸島、スマトラなどを経てタイ湾に向けて進路を取り、タイ湾到着後今度は北へ向けて戻った。この試験航行の結果が分析された後、直接輸送が再開された。船舶第154号船が船舶第42号船のルートを探り、58トンの武器をバックリウ省へ運んだ。その後、多くの輸送船がこのルートを使用し物資を運びこむことに成功した（223-227頁）。

1971年以降は、「公開化、大衆化、現地化」（công khai hóa, quần chúng hóa, địa phương hóa）が進められた。第九区の提案により、南ベトナムで合法的に操業している漁船や船舶を使用して輸送を行う仕組みが採用された。第九区の提案が党中央で承認されたのち、同区ではS950（S.950）と呼ばれる輸送部隊を設立した。翌72年には371部隊（Đoàn 371）と改称され、トゥー・マウ（*Tư Mau*）が部隊長を務めた。トゥー・マウはこの輸送で多くの成果をあげている。党中央の高級幹部である、ヴォー・ヴァン・キエット（*Võ Văn Kiệt*）やレー・ドゥック・アイン（*Lê Đức Anh*）らの南北移動の任務もトゥー・マウが担当した（228-233頁）。

海上ルートを利用した輸送で、1962年から1975年までに44,324トンの物資を運んだと総括されている（235頁）。

#### （4）第三国経由ルート<sup>27</sup>

1960年の民衆の同時蜂起以後、南ベトナムでは新しい局面を迎え、それまでの政治的な活動だけではなく軍事的な活動も活発化していった。当時、北ベトナムへの最大の支援者であったソ連から武器援助があったが、当時の中ソ間の関係不和により、ソ連の武器援助を中国経由で輸送することができなかった。そこで、ソ連からカンボジアのシハヌークビル（*Sihanoukville*、コンボンソム（*Kampong Som*）とも言う）港へ物資を輸送し、そこから南ベトナムへ物資を搬入するルート開設が検討された。ベトナムはシハヌーク（*Norodom Sihanouk*）国王の教師を務めた経験があるカー・ヴァン・ティーン（*Ca Văn Thỉnh*）を駐カンボジア大使に起用し、シハヌークとの関係強化につとめた（245頁）。

1966年7月、南部中央局は第17補給部隊（*Đoàn Hậu Cần 17*、以下17部隊と略す）を設立し、北ベトナムからシハヌークビル港に送られてくる物資を受け取り、南ベトナムに運ぶ任務を担当させた。プノンペン在住の越僑の組織であるカンボジア越僑委員会（*Ban Cán Sự Việt Kiều Campuchia*）、通称K委員会（*Ban Cán Sự K*）のグエン・ザー・ダン（*Nguyễn Gia Đăng*）が指揮を取った。このルートは「賄賂の道」（*lót đường*）とも呼ばれ、南ベトナムへ

<sup>27</sup> 1968年1月のテト攻勢以後、ホー・チ・ミンが南ベトナム訪問を希望していたことが明らかになっている。その時にホー・チ・ミンが南ベトナムへの移動ルートとして想定していたのが、中国から船でカンボジアのシハヌークビル港に入って、そこから陸路南ベトナムを訪問するルートであった。テト攻勢当時、このルートが最も安全なルートであったと推測できる。ホー・チ・ミンが南ベトナム訪問を希望した手紙についての内容分析については、拙稿「テト攻勢第一波と第二派間に出されたホー・チ・ミンからレ・ズアン宛の手紙についての内容分析」『研究年報』（鹿児島県立短期大学地域研究所）（第42号、2010年）を参照のこと。

と輸送する物資によって、カンボジア側に、例えば1キロの武器につき2ドル、1キロの物資につき1ドルの賄賂を支払うように要求された。後には、賄賂の代わりにシハヌークビル港を通過する武器の30%を提供するように要求された時期もあり、この事実をシハヌークも認識していた(246頁)。

17部隊は、カンボジア政府の認可を受けたハックリー商業輸送会社(Công Ty Thương Mại Vận Tải Hắc Lý)を設立した。この会社は、カンボジア国内で必要な物資を調達すると同時に、北ベトナムからの物資をシハヌークビル港で受け取り、南ベトナム国境へと車両にて輸送した。南ベトナムとの国境からは、18Aと呼ばれる部隊がタイニン(Tây Ninh)省へ、P100部隊が8区へ、195部隊が9区への輸送を担当した。しかしこのシハヌークビル港を経由するルートは、1970年のロン・ノルのクーデターとアメリカ軍によるカンボジア侵攻によって切断されてしまった(246-255頁)。

航空機を使用した輸送も行なわれた。1959年5月、ソ連から援助された航空機を使って、919連隊(Trung Đoàn 919)が設立され当初民間輸送が行なわれていた。1960年からチュオンソン山脈ルートの輸送に加えられ、ハイフンのカットビー(Cát Bi)空港やヴィン(Vĩnh)空港からドンホイ(Đồng Hới)空港への物資や人員輸送を行い、これらの物資や人員はそこからチュオンソン山脈東ルートを経由して南ベトナムへと送られた。チュオンソン山脈西ルートが開通すると、ラオス国内の空港も使用された。民間の航空機、特にカンボジア航空の路線も利用され、南ベトナムからカンボジアを経由して北ベトナムへと移動するルートも存在した。このルートを使用して高級幹部や負傷者、女性、子どもたちが移動した。この際には偽名と偽造IDが用いられたが、これらの手配は上述したK委員会が手配を行った(261-271頁)。

#### (5) 送金網

ジュネーヴ会議以降、正規兵については北ベトナムに集結したが、ゲリラ兵などは南ベトナムに残留した。南北分断以降も南に残留した解放勢力に資金援助するために、南ベトナムの通貨ピアストルを支援する必要があった。初期の頃は、外国為替管理局(Sở Quản Lý Ngoại Hối)がこの任務を担っていたが、後に国家中央銀行(Ngân Hàng Quốc Gia Trung ương)がこの業務を担当した。当時は社会主義陣営からの資金援助がなく、モノによる援助が主だったので、北ベトナムの国家予算を使って主に香港でピアストルへと両替し、南ベトナムの解放勢力へピアストルを送っていた。15号決議以前は、毎年500,000ドル相当のピアストルが現地に送られていた(279頁)。

1959年の15号決議以降、南ベトナムへの支援金額も増加し、1965年には11,000,000ドルに相当するピアストルが支援されたが、これは1960年の支援金額と比較して128倍の額であった(280頁)。当時、ファム・フン(Phạm Hùng)がこの事業の担当者であった。1965年、ファム・フンは政治局に対して特別外貨基金(Quỹ Ngoại Tệ Đặc Biệt)、通称B29(B.29)の設立を提案した。B29は独立した予算を持ち、ドルで予算が立てられていた。南ベトナムへの外貨送金を担当したB29は外国為替局のなかに作られた組織だが、その存在は極秘にされ、1965年から75年の10年間でこの任務についたのは10名強に過ぎなかった(280頁)。

南ベトナムで受取を担当したのは、南部中央局特別財政委員会(Ban Tài Chính Đặc Biệt thuộc Trung Ương Cục Miền Nam)、通称N2683(N.2683)と呼ばれる組織である。B29から

N2683 への送金は、現金をチュオンソン山脈ルートで運ぶ AM 方式と、金融機関の業務（外国送金）を利用する FM 方式の二つがあった（283頁）。

AM 方式では、社会主義諸国から援助されたドルを香港の銀行においてピアストル、カンボジア通貨のリエル、ラオス通貨のキップ、タイ通貨のバーツに両替された。両替された現金は、C100 部隊がチュオンソン山脈ルートを使って南部中央局、第5区などに運び込んだ。しかし、このルートはアメリカ軍の爆撃により安定的に輸送することができず、1972年と73年の2年間だけでも、5,036,000ドル分の外貨が輸送途上で失われた（284-294頁）。

チュオンソン山脈ルートの輸送の不安定さを克服するために考案されたのが、金融機関の外国送金を使用する FM 方式であった。この方式は1965年にムイ・フィー（Mười Phi）とグエン・タイン・クワン（Nguyễn Thanh Quang）らによって考案された。香港の中国銀行、ヨーロッパではナロードニ銀行ロンドン支店やユーロ銀行から、南ベトナムの金融機関に送金が行われた（307頁）。こうした資金は Z 資金（tiền Z）と呼ばれ、サイゴンでは C130（C.130）の暗号名を持つ大企業の経営者らが N2683 と協力して金融機関から資金を引き出し、南部中央局経済財政委員会直属の C32（C.32）と呼ばれる組織に渡され、その後各基地に配分された（294-315頁）。

こうした AM 方式と FM 方式によって南ベトナムに支援された資金額は、678,701,847ドルにのぼる（315-316頁）。

## おわりに

本稿では、ベトナム戦争中の南北ベトナム間の移動および補給ルートについて言及した。従来、南北ベトナム間の移動および補給ルートとして注目されてきたのは、チュオンソン山脈内を通るチュオンソン山脈ルートであったが、このルート上のヒト、モノ、カネの流れにのみ注目しては不十分であり、それ以外のルートを含めた全体像を明らかにすることが重要である。そこで、ダン・フォン『5つのホーチミンルート』に依拠して、南北ベトナム間の移動および補給ルートを総合的に把握する視角の重要性を唱えると同時に、同書の内容を紹介した。

ダン・フォンが「5つのホーチミンルート」としてあげているのは、「チュオンソン山脈ルート」、「パイプライン」、「海上ルート」、「第三国経由ルート」、「送金網」の5つのルートである。「チュオンソン山脈ルート」については、15号決議以降1959年5月に設立された559部隊の輸送活動が主に紹介されている。「パイプライン」では、兵站を担当する部隊がいかにして燃料を輸送したのかについて言及されている。当初は竹をパイプラインとして使用する案などが検討されていたこと、1968年4月から正式なパイプライン設置が開始されたこと、最終的には中越国境から南ベトナムのビンフック省ブーザーマップまで5,000キロのパイプラインを設置したことが分析の対象となった。「海上ルート」については、15号決議以降759部隊が設置され、後に海軍直属に改組された125部隊が任務にあたったことが取りあげられている。海上ルートについては戦況や時期によって、「間接輸送」や「公開化、大衆化、現地化」など、さまざまなルートと手法が考案されたことに焦点があてられている。「第三国ルート」は主にカンボジアを経由するルートについて明らかにされている。カンボジア国内の越僑に組織させた K 委員会が、カンボジアを通るルートに関しては主要な役割を果たしたことが紹介されている。最後に「送金網」については、現金を直接運ぶ AM 方式、

世界の金融機関のサービスを利用する FM 方式があったことに言及されている。

南北ベトナム間の移動および補給ルートについては、単にチュオンソン山脈ルートにのみ注目してはその全貌を明らかにすることはできない。このダン・フオンの著作が大きな問題提起となり、今後の研究が行われていくものと思われる。

#### 付記

本研究は、平成23年度科学研究費補助金（若手研究（B） 課題番号50386562）の助成による研究成果の一部である。

