

江別であった戦争を考える

江別郷土資料館 園部 真幸 学芸員(元資料館副館長)

1. 日 時 2018年7月27日(金) 14:00~15:00

2. 場 所 江別市郷土資料館(江別市緑町西1丁目38)

3. 理論研修概要

(1) 江別市郷土資料館

江別市郷土資料館は、江別市立第一小学校の道路向かいに位置しています。JR江別駅から徒歩で15分ほどの距離です。



(2) 資料館見学

初めに40分ほど、資料館内を園部先生の案内で見学しました。資料館は1Fと2Fがあり、江別の歴史がよくわかる展示となっていました。

目的の木製飛行機「キ106」の車輪は1F展示室にありました。他にも当時の設計図を破棄することを惜しんだ職員が缶に密閉して川に沈めて隠した資料などが展示されていました。



(3) 園部真幸先生による講話

(約30分)

【概要】

① 「キ106」とは

江別で制作された木製の戦闘機です。王子製紙の工場を利用して作られました。江別その他、立川飛行機、呉羽航航空機富山工場などでも制作され、終戦までに10機(江別で3機)作られました。「キ106」の関係文書は終戦時に破棄され、完成した機体もアメリカに移送された他、全て解体処分されたため、「幻の木製戦闘機」

「キ106」車輪

「キ106」ボディ合板の一部

ともよばれていましたが、1992年田中和夫氏の著書により一般の人々にも知れるところとなりました。

②作成の背景

1931（昭和6）年の満州事変以降、中国大陸での侵略戦争を推し進めていた日本は、在米日本資産の凍結や対日石油禁輸の措置をとったアメリカとの対立が決定的となり、1941（昭和16）年12月8日、ついに開戦に踏み切りました。その後、じりじりと敗戦に向かう中、1944（昭和19）年7月9日には「絶対国防圏」の要ともいえるサイパン島が米軍に占領されたことで、その後、日本の太平洋上における制海権、制空権はなくなり、南方からの輸送に頼っていたアルミニウムなど飛行機材料の供給も全く途絶えてしまいます。そこでアルミニウムに代わる材料は木材しかないということで、軍は1943（昭和18）年の春頃から木製戦闘機の生産計画を開始します。

③「キ106」試作機の性能

木製戦闘機のモデルになったのが、現在の富士重工の前身である中島飛行株式会社が制作した陸軍の主力戦闘機「疾風（ハヤテ）」でした。この頃、ゼロ戦や隼（ハヤブサ）はすでに時代遅れになっていました。これに対し「疾風」は「ハ45」という2000馬力のエンジンを持ち、計算上は最大速度が時速624km出る飛行機でした。陸軍では「疾風」こそがアメリカの最新鋭機と対等に戦える大東亜戦争決戦機と位置付けて量産体制に入っていました。

1943（昭和18）年9月、陸軍は立川飛行機株式会社に木製戦闘機「キ106」の試作を命じました。試作1号機は、翌1944（昭和19）年1月下旬に完成し、10月10日に初飛行が行われました。「キ106」は計算上では、最大時速618kmを出せることになっていましたが、基本審査では時速580kmにとどまりました。原因は、重量にありました。強度を保つために木製の厚いボディにせざるを得なかったためです。さらに問題は上昇力にもありました。「疾風」が5000mまで上昇するのに6分26秒で行けるところ、「キ106」は7分30秒と、1分以上も多くかかりました。これは実践対応上、大きなマイナスでした。

④王子航空機での生産開始

1943（昭和18）年9月、王子製紙株式会社江別工場が陸軍より木製戦闘機の制作工場への転換を命ぜられ、翌年5月23日、王子航空機株式会社江別製作所として再出発することとなりました。王子製紙では会社設立に先立ち工員を募集し、本州の飛行機工場へ実習のため派遣しました。あわせて全道から集まってくる工員のために木造2階建てで120名収容の寄宿舍を2番通りの市立病院付近から弥生町にかけて12棟建設しました。採用された工員の多くは、国民学校高等科を卒業したばかり（14歳）の幼年工でした。全道各地から約1000人が採用され、この中には江別の第一国民学校（旧江別小）、第三国民学校（旧江別第三小）の高等科卒業生110人も含まれていました。

1944（昭和19）年、元江別や元野幌地区一帯の農地を買収し、農家を立ち退かせ、滑走路、誘導路、社宅、勤労働員宿舎などの施設建設が進められましたが、第二滑走路完成前に翌年終戦を迎えました。

⑤江別製作所製「キ106」の完成

「キ106」は翼と胴体部分が木造で、機体に使われた合板は、北海道各地で伐採をしたトドマツ、エゾマツ、ブナ、カバノキなどの厚木でした。内部は「疾風」の部品で中

島飛行機から運ばれました。王子航空機江別製作所は組み立て工場であり、100を超える全道各地の協力工場や本州の関連工場からも部品を持ってきて江別で最終段階の飛行機の組み立てが行われたのでした。江別製作所では当初、月産120機の生産を目指していましたが、1945（昭和20）年4月の「現況報告」によると、この時点で完成していたのは、1号機のみで2号機から4号機までは5月中の完成を予定し、5号機～12号機までは部品のみ製作中となっています。

江別製作所の1号機が完成したのは1945（昭和45）年4月12日です。その後、エンジン調整と地上テストの後、1号機が実際に飛行したのは6月11日のことでした。軍・道庁関係者、工員らおよそ2千名が見守る中、猛然と滑走路を走り飛び立ち、20分後丘珠の陸軍札幌第一飛行場へ着陸しました。テストパイロットの大野操縦士の回想によると、木製の機体は金属製と違い、振動を吸収するので乗り心地がよかったといえます。その後、1号機は丘珠空港で飛行試験が繰り返された結果、最大速度時速614kmを記録したといわれます。また2号機は6月中に完成し、丘珠から東京の陸軍福生飛行場までの飛行に成功しました。

⑥ 終戦と「キ106」の行方

1944（昭和19）年末頃から本土各都市への空襲が激しくなりました。北海道でも7月14日・15日と北海道空襲があり、約3000人が死亡しました。江別市でも飛行場や王子航空機の建物などが3波に渡り空襲を受け、4名の死亡者と8名の重軽傷者を出しています。8月6日・9日と広島・長崎に原爆が投下され、8月15日、ポツダム宣言を受け入れ、無条件降伏します。この時「キ106」は江別の3機を含め、国内で10機が完成していましたが、1機も実戦で使用されることなく終戦を迎えました。

終戦時、江別製作所には試験飛行を待っていた3号機その他、完成間近の4号機、5号機と多数の機体部品が残っていました。3号機については、8月20日前後に江別飛行場を飛び立ったのが町民に目撃されていますが、行き先は定かではありません。その他の機体は軍の命令により破壊、破棄されました。

戦後、「キ106」は2機が米軍に接收されアメリカ本土に輸送されたといわれていますが、これが江別でつくられたものかどうかは不明です。このうち1機はボーイング社に持ち込まれて性能テストされた後、シカゴのグレンビュー海軍基地で保管されていましたが、機体の腐食が進んだため、1956（昭和31）年に解体処分されています。

【参考・引用文献】

木製戦闘機キ106

（江別市郷土資料館）



園部先生による講話の様子